

*За победу*  
2



ДА ЗДРАВСТВУЮТ ОБЕЯННЫЕ СЛАВОЙ ПОБЕД  
ДОБЛЕСТНЫЕ СОВЕТСКИЕ ВООРУЖЕННЫЕ  
СИЛЫ, СТОЯЩИЕ НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ  
НАШЕЙ РОДИНЫ!

## 40 ЛЕТ НА СТРАЖЕ ВЕЛИКИХ ЗАВОЕВАНИЙ ОКТЯБРЯ



В этом номере вы прочтете:

СОВЕТСКОЙ АРМИИ  
СОРОК ЛЕТ

МОСКОВСКИЙ АВТООТРЯД

В МАШИНЕ С ЧАПАЕВЫМ

ДОСААФОВЦЫ В ГОСТЯХ  
У ВОИНОВ

МУЖЕСТВО РЯДОВОГО  
СОЛОДОВНИКОВА

ЗА МАССОВЫЙ  
АВТОМОТОСПОРТ

ПЕРВЫЙ ШОФЕР —  
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

АВТОМОБИЛЬ ИДЕТ  
ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

ЗАМЕТКИ АВТОМОБИЛИСТА

«СПУТНИК» —

НОВАЯ МАЛОЛИТРАЖКА ГДР

На первой странице  
обложки: Новая техника Со-  
ветской Армии.

Коллекция художника  
Н. Маршанина.

На четвертой странице  
обложки: На рассвете.

Фото Н. Тейрова

23 февраля 1958 года советский народ, а вместе с ним и наше многомиллионное патристическое Общество содействия армии, авиации и флоту торжественно отмечают сороковую годовщину Советских Вооруженных Сил.

Рожденная Великим Октябрем, вышедшая из народа и тесно слитая с ним, беззаветно преданная Родине и партии, Советская Армия росла и мучалась в ожесточенной борьбе с врагами нашего социалистического Отечества. Ее создала и выставляла героическая Коммунистическая партия. У ее колыбели стоял великий Ленин, подписавший декрет об организации Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Сорокалетний боевой путь Советских Вооруженных Сил — это путь борьбы и побед, это история бессмертных подвигов, беспримерной доблести и отваги. Дважды мировой империализм отбрасывался на нашу Советскую Родину. Опьяненные временными успехами, враги били в литавры и неистово трубили о своей скорой победе. Но каждый раз наголову разбитыми оказывались не Советский Союз и его Вооруженные Силы, а грабительские армии агрессоров.

Победа в гражданской войне была одержана, несмотря на то, что молодая Красная Армия ощущала острый недостаток в вооружении, снаряжении и продовольствии, не имела достаточного количества опытных военных кадров. Разгром войск 14 империалистических держав и их белогвардейских наймитов показал всему миру, что армия, которая ведет справедливую освободительную войну, опираясь на преимущественно Советского государства и всестороннюю поддержку народных масс, несокрушима.

Мудрая политика Коммунистической партии и Советского правительства, направленная на социалистическую индустриализацию и коллективизацию сельского хозяйства, позволила создать и началу Великой Отечественной войны мощную материально-техническую базу для обороны страны. Огромное значение имело горячее проявление любви и заботы народа о своих Вооруженных Силах. Это нашло свое яркое выражение, в частности, в кипучей деятельности Осоавиахима, прямым преемником и продолжателем традиций которого является ДОСААФ. И хотя Великая Отечественная война Советского Союза с немецко-фашистскими захватчиками началась в невыгодной для Советских Вооруженных Сил обстановке, она закончилась блестящей победой нашего ору-

Уже в битве под Москвой в декабре 1941 года фашистская Германия потерпела крупнейшее поражение. Победа наших войск под Сталинградом, где отличился целый ряд танковых и механизированных соединений, коренным образом изменила обстановку в пользу Советского Союза. Курская битва 1943 года предвещала неизбежный разгром врага. В 1944 и 1945 годах доблестная Советская Армия нанесла гитлеровским полчищам окончательное поражение, освободила народы нашей страны и ряда стран Европы, оказала помощь трудящимся многих стран в их борьбе за независимость, демократию и социалистический путь развития.

Главный источник силы и могущества нашей армии и флота, как подчеркивается в постановлении октябрьского Пленума ЦК КПСС, состоит в том, что их организатором, руководителем и воспитателем является Коммунистическая партия. Руководство партии обеспечило нашему народу в грозные военные годы величайшую сплоченность и организованность. Партия объединила и направила к единой цели деятельность всех государственных, хозяйственных, профсоюзных, комсомольских организаций. Советские люди героически трудились, бесперебойно обеспечивали фронт вооружением, боеприпасами, продовольствием, обмундированием, отдавали свои личные сбережения на дело разгрома врага, вели партизанскую войну на оккупированной территории. В рядах Советской Армии и Флота, в партизанских отрядах бесстрашно сражались огромное количество умелых бойцов, овладевших основами военного дела в организациях оборонного патристического Общества.

Советский народ, вдохновенно строящий величественное здание нового коммунистического общества, найдет мир. Одним из ярких свидетельств этого является трехкратное сокращение численности Вооруженных Сил, проведенное Советским правительством за последние годы. В противоположность этому правящие круги империалистических государств упорно продолжают гонку вооружений, укрепляют агрессивные военные блоки, раздувают военную истерию, ведут линию на обострение международных отношений и развязывание новой мировой войны.

Вместе с Советскими Вооруженными Силами на страже социалистических завоеваний трудящихся ныне стоят армии всех стран социалистического лагеря. Объединенные общностью интересов и

За нашу Советскую Родину!

СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ.

СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ

целей, они представляют могучую, непобедимую силу, способную обуздать любого агрессора.

В послевоенное время благодаря заботам Коммунистической партии и Советского правительства, на основе общего подъема народного хозяйства, крупных успехов в развитии тяжелой индустрии, науки и техники стало возможным оснастить армию и флот всеми видами современной боевой техники и вооружения, в том числе разнообразной раковой техникой.

Большую работу, направленную на укрепление обороноспособности страны, ведут организации Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Обществом развернута подготовка населения к противоатомной, противохимической, противобактериологической и противовоздушной защите. Все более широкое распространение среди его членов получают военно-прикладные виды спорта, в значительных масштабах ведется подготовка кадров технических специалистов, в том числе шоферов, мотоциклистов, трактористов.

Многие водители, подготовленные в автомотоклубах, с достоинством и честью несут службу в рядах Советской Армии. С чувством гордости узнают члены Общества, например, о том, что одним из одиннадцати бесстрашных героев, обезвредивших немецко-фашистский склад боеприпасов в Курске, был шофер рядовой Н. Солодовников, воспитаник Еланского автомотоклуба Сталинградской области. Это он по безлюдным, оцепленным со всех сторон улицам города вывез на своем бронетранспортере весь силовоснабженный груз, проявив мужество, самоотверженность, высокое понимание своего воинского долга.

В связи с приближением 40-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского Флота в Обществе с новой силой развернулось движение за дальнейшее укрепление и расширение связей организации ДОСААФ с личным составом войсковых частей и кораблей. В этом отношении достойный пример показал один из крупнейших автомотоклубов страны — Ленинградский. Недавно курсанты этого клуба, готовящиеся стать водителями, побывали в воинской части, где ознакомились с автомобильным хозяйством и дружески встретились с шоферами-воинами. Спустя некоторое время в автомотоклубе в гостях у досафавцев побывали воины.

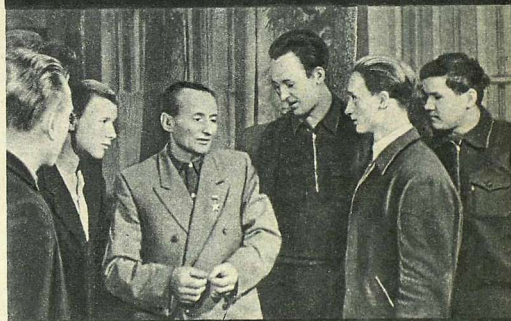
Такие встречи, как и проведение различных товарищеских соревнований, тематических вечеров, а также обмен делегациями в праздничные дни, должны находить все более широкое распространение. Это поможет воспитанию нашей молодежи в духе героических боевых традиций Советской Армии и готовности к защите Родины.

Да здравствуют и крепнут Советские Вооруженные Силы!



Советской армии 40 лет. Она полностью моторизована и механизирована. О ее славленном пути рассказывает Герой Советского Союза, гвардии генерал-майор Б. Курцев на стр. 2—3.

На снимке: в разведку.



Герой Советского Союза шофер В. Артюх — частый гость у ленинградских досафавцев. Читайте на стр. 13 рассказ В. Артюха о своем боевом подвиге.

Фото Н. Боброва.

В Германской Демократической Республике выпущен опытный образец нового легкового автомобиля, которому присвоено название «Габрант» («Спутник»). Описание конструкции автомобиля см. на стр. 18.



# МЕХАНИЗИРОВАННАЯ



Герой Советского Союза гвардии генерал-майор танковых войск  
Б. КУРЦЕВ



7 ноября 1957 года, в день сороковой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, мне довелось участвовать в военном параде на Красной площади. Это было незабываемое, волнующее зрелище. Мимо Мавзолея прошли, демонстрируя свою зрелость и боевую выучку, представляли всех родов войск. Стройными рядами промаршировали колонны офицеров военных академий и курсантов училищ. Чеканы шаг, шли пехотинцы, пограничники, морские, десантники, суворовцы и нахимовцы. На площади вступили бронетранспортеры с мотопехотой, за ними на высокой скорости промчались танки разных классов, самоходные зенитные установки со спаренными пушками, гвардейские минометы, тяжелая реактивная артиллерия, ракеты — дальностью, среднего радиуса действия и ближнего боя.

Трудящиеся Москвы и гости столицы тепло приветствовали проходившие колонны могучих Вооруженных Сил великой Советской державы, созданных и выстоявших Коммунистической партией. За четыре десятилетия Советские Вооруженные Силы прошли нелегкий, но славный боевой путь.

Наша армия и флот создавались в огне ожесточенной вооруженной борьбы. Сметенные Октябрем эксплуататорские классы России с оружием в руках пытались восстановить капиталистически порядок. Им на помощь спешили германские, американские, английские, французские, японские и прочие империалисты. Четырнадцать иностранных государств объявили крестовый поход против молодой республики Советов, стремясь задушить ее «еще в колыбели».

В те грозные дни Коммунистическая партия и Советское правительство призвали народ отстоять завоевания революции. Сотни тысяч рабочих и крестьян

пошли добровольцами в красногвардейские отряды и полки. В феврале 1918 года «Правда» сообщила: «Заняв в Красную армию идет очень успешно. Есть много фабрик и заводов, где рабочие записываются поголовно». В этом же месяце в Петрограде был сформирован корпус Рабоче-Крестьянской Красной Армии — первое крупное ее соединение. На сторону революции перешли многие полки и дивизии старой русской армии.

Коммунистическая партия направила в Красную Армию почти половину всех своих членов. Коммунисты стали основными, цементирующими ядром новой армии с первых дней ее существования. Партия воспитала талантливых военачальников, прославленных героев. В тяжелые годы гражданской войны она сумела организовать снабжение воинских частей оружием и продовольствием.

Уже к осени 1918 года Красная Армия насчитывала в своих рядах миллион человек, а к концу 1919 года стала трехмиллионной.

Разумеется, молодая армия страны Советов не сразу получила такое первоклассное техническое оснащение, какое она имеет сейчас. Тогда, в годы гражданской войны, на ее вооружении были винтовка образца 1891 года, станковый пулемет «Максим», пулевая 7,6-миллиметровая пушка образца 1902 года. Да и этого оружия не хватало.

Но героический рабочий класс, беднейшее крестьянство, воинско-красноармейцы, руководимые Коммунистической партией, проявив чудеса героизма, отстояли первое в мире социалистическое государство. В приветствии IX съезда партии Красной Армии и Красному Флоту говорилось: «Согревавший нас огонь революционного энтузиазма и ваша готовность ко всем жертвам во имя освобождения трудящихся масс оказались сильнее танков, броненосцев и золота вражеского». За боевые подвиги в гражданской войне более 14 тысяч красноармейцев, командиров и политработников были удостоены ордена Красного

Знамени. Почетными революционными Красными знаменами награждены 365 соединений, частей, подразделений.

Победа Красной Армии над интервентами и Белогвардейцами явилась крупнейшим военным и политическим поражением империализма, демонстрацией великой жизненной силы и непобедимости молодого Советского государства.

Был завоеван долгожданный мир. Советские люди приступили к созданию нового труда, к строительству социализма. Надо было прежде всего ликвидировать технико-экономическую отсталость России, создать передовую материально-техническую базу нового общества и на ее основе реорганизовать все отрасли народного хозяйства.

Проводя в жизнь этот ленинский план, Коммунистическая партия ни на минуту не забывала о необходимости укреплять оборонную мощь страны. Советские люди поили слова В. И. Ленина, произнесенные в 1921 году: «...Вашим за наше мирное строительство, мы приложим все силы, чтобы его продолжать беспрепятственно. В то же время, товарищи, будьте начеку, берегите обороноспособность нашей страны и нашей Красной армии, как зеницу ока...»

Красная Армия двадцати годов попрежнему была крайне бедно технически оснащена. Винтовка, стечковый и ручной пулеметы, пушки дая калибров — вот и все ее вооружение. Наши воздушные силы имели немногим более тысячи самолетов. В 1928 году насчитывалось всего около 90 старых трофейных танков. Армия не была моторизованной: ее переходы обслуживали лишь 350 грузовых автомобилей и 67 гусеничных тракторов.

Успешное завершение первой пятилетки дало возможность создать новые отрасли промышленности: автомобильную, тракторную, авиационную, танковую. Танковые заводы, например, могли ежегодно выпускать 11 тысяч средних и мелких танков. К концу же второй пятилетки количество танков в Советской Армии увеличилось по сравнению с 1932 годом почти в 10 раз, броневозомобилей — в 5 раз, тракторов — в 5,5 раза.

Организационно оформились новые роды войск: формируются механизированные корпуса, части противовоздушной обороны и военно-воздушных сил. Удельный вес пехоты и конницы за пятилетие (с 1928 по 1933 год) снизился с 45 до 34 процентов, а удельный вес артиллерии, мотомеханизированных войск и авиации увеличился с 20 до 36 процентов.

Еще большие успехи в механизации и моторизации Красной Армии были достигнуты в последующие годы. За 10 предвоенных лет ее техническая оснащенность возросла с 3 до 13 механических сил на одного бойца при увеличении численности армии более чем в 3,5 раза. Социалистическая промышленность непосредственно перед Великой Отечественной войной создала такие замечательные и передовые для того времени образцы вооружения, как танки Т-34 и ИВ, самолеты МИГ, ЛАГ и ИЛ, первоклассные артиллерийские системы.

# И МОТОРИЗОВАННАЯ

Техника сильна только в руках хорошо обученных людей, безграмотно преданных своей Родине. В предвоенные годы кадры Советской Армии готовились во многих военных учебных заведениях. В частях и подразделениях были созданы научно-технические кружки, ставшие важной формой массовой учебы красноармейцев и младших командиров. В 1933 году в армии насчитывалось около 5000 таких кружков. Сотни тысяч юношей и девушек обучались военному делу в кружках Осоавиахим. Многие из них стали впоследствии летчиками, танкистами, артиллеристами, снайперами, парашютистами.

Особой заботой Коммунистической партии была политическое воспитание воинов. Центральный Комитет ВКП(б) последовательно занимался укреплением армейских партийных и комсомольских организаций. Только в 1939 и 1940 годах на полнотрабату в Вооруженные Силы было направлено 5500 коммунистов.

Хорошо памятна последняя предвоенные годы. Широко шла тогда реорганизация армии, во все возраставших количествах поступали в части и соединения боевая техника и оружие. Непрестанно учились мы мастерству ведения современного боя, привыкли стойко переносить любые трудности. Но история не дала достаточно времени, чтобы завершить начатую работу: агрессия фашистской Германии в июне 1941 года прервала мирное развитие нашей страны. Советскому народу и его Вооруженным Силам была названа тяжелая и жестокая война.

Героическими усилиями народа под руководством Коммунистической партии страна была превращена в единый боевой лагерь. На фронтах войны храбро сражались воины всех родов войск. Советская Армия сорвала гитлеровский план «молниеносной» войны, а в конце 1941 года на полях Подмосковья нанесла фашистским войскам первое крупное поражение. А менее чем через год в огне великой Сталинградской битвы окончательно увидело занимающуюся зарю победы наш фашизм.

И эта победа аскоре приреша. Гитлеровские войска были изгнаны из пределов нашей Родины, Советская Армия перенесла военные действия на территорию врага. В осенние дни 1945 года разразилась заключительная битва Великой Отечественной войны. К тому времени Советская Армия стала могучей, несокрушимой силой. Неизмеримо выросла ее техническая мощь. После сражения за Берлин, в котором участвовало 6300 танков, 8000 самолетов, 41 000 орудий и минометов, гитлеровская Германия вынуждена была капитулировать.

Великая Отечественная война завершилась всемирно-исторической победой. Это была победа советского общественного и государственного строя, победа Советских Вооруженных Сил и советской военной науки. Как и в годы гражданской войны, ее вдохновителем и организатором являлась Коммунистическая партия. Миллионы лучших своих сынов направила партия на фронт. Коммунисты были душой советских полков и дивизий.

В послевоенный период Советский Союз быстро достиг уровня серьезно пострадавшего в годы войны народного хозяйства, а затем и значительно превзошел довоенный уровень развития экономики и культуры. XX съезд партии предначертал величественную программу нового невиданного подъема всех отраслей народного хозяйства, культуры нашей страны. Коммунизм — это уже не отдаленное будущее, его светлое задание все яснее вырисовывается перед нашими глазами.

Мы стремимся к миру, экономическому соревнованию двух систем — социалистической и капиталистической. Но это не устраивает империалистов. Силы международной реакции во главе с США пытаются повернуть историю вспять, усиленно готовят новую войну. В такой обстановке народы социалистического лагеря вынуждены быть начеку: они повышают бдительность, крепят свою обороноспособность.

За 13 послевоенных лет Вооруженные Силы нашей страны коренным образом преобразовались. Взяв, к примеру, наши сухопутные войска. Уже в 1946—1947 годах тяговая сила пошла была заменена механической силой мотора. Советская пехота полностью моторизована: она имеет мощные автомобили, высокопроходимые бронетранспортеры. Основой же сухопутных войск стали танковые части и соединения.

Современные танки — средние и тяжелые — обладают большой подвижностью, позволяют вести точный пушечно-пулеметный огонь. Их броня надежно защищает экипаж, в том числе и от средств массового поражения. На вооружении армии находятся новые современные виды оружия, в частности ракеты разных калибров, которые способны эффективно обеспечивать боевые действия сухопутных войск. Советский Союз первым в мире создал и успешно испытал межконтинентальные баллистические ракеты, способные достигнуть любой точки земного шара.

Неузнаваемо изменился качественный состав наших военно-воздушных сил. В прошлые ушли поршневые самолеты — их сменили реактивные машины, обладающие невиданными скоростями полета, высотой полета и скоростями вплоть до сверхзвуковых.

Так армия, созданная великим Октябрьем, начавшая свой путь от добровольческих плохо вооруженных отрядов, благодаря неустанной заботе Коммунистической партии стала полностью механизированной и моторизованной, оснащенной самыми современными видами оружия и боевой техники.

Иными стали и кадры Советской Армии. Они закалялись в горниле войны, в совершенстве овладели военным искусством. К концу 1953 года сыны войны имели 83 процента командиров рот и батальонов Советской Армии, 93 процента командиров батальонов и дивизионов, 97 процентов командиров полков, бригад и дивизий. Это — золотой фонд наших Вооруженных Сил.

Коммунистическая партия постоянно воспитывала и воспитывает воинов Советской Армии в духе беззаветной преданности народу и социалистической

Родины. С большим удовлетворением восприняли все военнослужащие постановление октябрьского Пленума ЦК КПСС. Советские воины рассматривают этот документ как развернутую программу коренного улучшения партийно-политической работы в армии и на флоте, вытекающую из исторических решений XX съезда КПСС.

Советские Вооруженные Силы вместе со всем народом полны решимости до конца отстаивать дело мира во всем мире. Они всегда были и будут надежным стражем вдохновенного созидательного труда трудящихся нашей Родины.

*Великая Отечественная война. Оборона столиц.*

На снимке: колонна мотоциклистов направляется на операцию по уничтожению вражеского десанта.

Фото Л. Великжанина (ТАСС).



*Бои за Кенигсберг. Пехотинцы при поддержке самоходных орудий атакуют немецкие позиции.*

Фото Д. Чернова (ТАСС).



*В подразделении старшего лейтенанта В. М. Кожбахтеева бронетанковая техника содержится в образцовом состоянии.*

Фото П. Корнюшина.





Из воспоминаний бывшего командира  
1-го Московского автомобильного  
отряда В. Гогиша

## В ТЕ ДНИ...

Рис. Ю. Марагулина

Февраль 1918 года. Москва в суровых шагах снега. Немногочисленные, закутанные до глаз, прохожие. Пусто, тихо: редкие трамваи, случайные автомобили, кое-где извозчики. Только красногвардейцы с красными повязками на рукавах, сжимающие зашнурованные винтовки, напоминая своей настроенностью о том, что здесь напряженно бьется сердце революции.

Из красногвардейского отряда, действовавшего на Украине, я приехал в Москву и был зачислен в штаб военного округа. Командованием было мне сформировать 1-й Московский автомобильный отряд. Сформировать срочно. Молодая республика в опасности, окружена врагами, бои идут на всех фронтах. В городе немцы вывозят раненых с подходящих санитарных поездов, удержания — без топлива, срываются военные мероприятия.

Весть о формировании отряда привела первых добровольцев, демобилизованных военных шоферов Бацулина, Дубова, Котельникова. На пятый день в отряде было уже пятнадцать человек.

И вот первое собрание. Кто, почему идет в отряд, как думает работать?

Запомнилось выступление Бацулина.

— Вот я, — сказал он, — до войны пятнадцать лет да, почитай, войну всю баранку прокрутил. Ил гляжу я, кругом народ подымается. Значит, и я пользу принести могу. А насчет того, что начальник нам, значит, информацию дал, что с машинками плохо, ремонтных мастеровских нет — так это ничего. Были б руки и голова на плечах. Все добить можно! И еще одно хочу сказать — насчет пьанства. Вониз будем снаряжения, снабжение и разные грузы, а в основном, видать, раненых и больных бойцов. Нетрезвому-то что? Людей побить, себя убить, да и машину на сапку лунет. Так я считало: сизухи и нюхоты не смеи! Капиталистов расстукаем, с войной покончим, тогда другое дело. А пока, до победы над гитарой, думай о фронте, чтоб сердце кипело! Вот как порешили: кто в первый раз нетрезвым замечен — с машины долой, а во второй раз — из отряда вон.

Так началось история отряда. Вскоре нашлось нам помещение: дом № 41 по 1-й Брестской улице. Дом неказистый, зато двор хорош, большой, с сараями. Правда, людям разместиться

было негде. Поэтому создатель необычного для воинской части положение: команда, как в походе, оказалась разбросанной на постой по частным квартирам. Но, несмотря на это, дисциплина была железной: на поверку не было случая, чтобы отсутствовал хоть один красноармеец.

Итак, люди и помещение появились. Не было только машин. Не было их, должно быть, и во всей Москве. И все-таки бойцы разошлись по городу — искать. За Пресненской заставой Дубов нагнал на военный склад. Повезли туда. Среди повозок, двухколос действительно нашли несколько десятков санитарных «Студебекеров», «Рено», «Крослеха», переделанных из легковых, со слабыми двигателями в 20—25 сил, и несколько грузовых «Паккардов» и «Уайтов». Стоят они наполовину разобраны, проржавевшие, частью без двигателей, передних и задних мостов, колес, годные только в варганку, на перепалку. Но делать было нечего, и вот под открытым небом закипела работа.

С раннего утра дотемна, безотлучно, здесь же наспеш съезды нехитрый солдатский паек, работали шоферы: снимали двигатели, переставляли агрегаты, перебирали коробки передач, заменяли рули, кузава, колеса. Через неделю первый десяток машин своим ходом вошел во двор отряда. Поиски по Москве продолжались. Еще на одном военном складе нашли несколько грузовых «Фиатов». Два легковые машины удалось обнаружить в разобранном виде на чердаках и в подвалах особняков. Четыре мотоцикла нашли в сараях сбывшихся собственников. Работа кипела. И вот уже около трех десятков грузовых, санитарных и легковых машин и мотоциклов выстроилось на территории отряда. Позднее командование передало нам новые стосильные «Фиаты». Отряд превратился в боевую единицу.

Не было ремонтных мастерских, и тем не менее почти все машины всегда были на ходу. В тяжелейших условиях того времени со всей неглядностью подтвердилось непреложное положение, что жизнь машины, ее техническое состояние зависит от шофера. По 16—18 часов работали бойцы, недоделали, недосяпали, стремясь каждую свободную минуту отдать для ремонта автомобилей. Не было в то время ни наставле-

ний, ни инструкций. Сама жизнь требовала: несмотря ни на что, машина должна работать безотказно.

Ночь. Автомобили вернулись, но люди не расходятся, копаются около них. — Почему не отдохнете? — спрашиваю Дубова.

— Эх, товарищ командир! Не отдохните теперь. А исправная машина сейчас, что винтовка на фронте. Брата у меня казаки кончили, большевика.

Всегда выдержанный отличник шофер старик Котельников гневно кричит:

— Я раненых возил сегодня. Сил нет посмотреть. Ведь люди за счастье, за правду, не за жирный кусок крошь люют.

И каждый жил, как на фронте. А трудностей все прибавлялось.

Двигатели и основные агрегаты требовали ремонта, а производить его было нечем. Для расточки цилиндров, шлифовки кончатых валов и других сложных работ не было никакого специального оборудования. Выручали опять-таки сами шоферы. Где-то на стороне они ремонтировали все это, и через несколько дней машина снова была на ходу. И тем не менее мы никогда не знали, сможем ли работать на следующий день. Все упиралось в горючее.

В середине 1918 года бензин выдавался по особому списку, в ограниченной норме. Автомобильный отряд выполнял простейшие задания. Был на специальном учете, и все же вскоре снабжение бензином прекратилось — запасы шли только на фронт. Появился газолин, потом бензол, скоро и с этим начались перебои. Отряд перешел на керосин. Зимой холодные двигатели на нем не запускались, и по возвращении в отряд приходилось, не выключая, держать их в горячем состоянии. Износ машин увеличился в несколько раз. Теперь уже времени для сна не оставалось совсем. Так мы дотянули до лета 1919 года. К этому времени большинство автомобилей в Москве уже не работало. Подшел момент, когда и наш автомобильный отряд остался без горючего.

И вдруг телефонный звонок из штаба округа.

— Два грузовика — за спиртом-сырцом к спирто-водочному заводу!

Шоферы не поверили. Что? Спирт! Да на рынке поллитра дрянной самогонки тысяч рублей стоит. А тут спирт жечь тонами. Но вот машины вернулись, и громадные бочки стоят на дворе. Все столпились вокруг.

— Разрешите сказать, — обратился ко мне шофер, бывший морж-балтиец Голубев. — Товарищи просит проверить качество нового горючего.

— Ну, проверьте, — разрешил я, не догадываясь в чем дело.

Голубев повернулся к кладовщику, вынул из кармана кружку:

— А ну, налей.

Снял фуражку, выпил.

— Ух...! Машины будут работать быстрее, ребята, товарищ командир!

Все расхохотались. Машины действительно работали безотказно. Но ни один человек не нарушил установленного с первого дня жесткого порядка: спирт только для машин!

Между тем положение с транспортом все ухудшалось. Трамваи почти не ходили: не хватало топлива для тяговых подстанций. Лошади падали от голода, и жители растаскивали их по кускам: конина была лакомством. Разруха, голод и холод. Но на всех фронтах отбивались, громила врагов, закалялась и крепла Красная Армия. Вместе с ней рос наш автомобильный отряд. Прошлогодних добровольцев нельзя было узнать: весь состав подтянулся, как-то приоделся, приобрел воинский вид. Люди сработались, освоили свои «гробы». Заботливые руки шофера делали, казалось, невозможное: истекли все сроки амортизации, но машины с утра до поздней ночи шлопали по Москве.

Летом 1919 года отряд отмечал годовщину своей работы. В этот день на смотр к нам приехали представители из Главного санитарного управления республики и Московского военного округа. На следующий день читал приказ: «Командование нашло отряд в блестящем виде. Все машины в отличном состоянии, вполне исправны. Команда выглядит бодро, отлично одета. Нужды эвакуации в Москве удовлетворяются почти исключительно работой отряда, что облегчает работу фронта. Тем самым работа отряда стоит в непосредственной связи с учреждениями фронта».

В приказе объявлялась благодарность всему личному составу отряда, «так не-

обходимо в теперешних, особо тяжелых условиях положения транспорта в городе Москва».

Приказ необычайно поднял настроение шоферов.

Мы работали на победу, мы знали это, и нам казалось, что враг далеко, что он на фронте. Но он был и среди нас.

Нам не хватало запасных частей, инструментов, материалов. Надо было доставать их, и я пошел в Главное автомобильное управление. В сутоложке втиснулся в кабинет начальника управления и остановился пораженный. За большим столом сидел человек, мне хорошо знакомый. Сразу вспомнился Петроград конца 1914 года, база формирования автомобильных частей царской армии. Командовал ею генерал Секретёв, его помощником был полковник Трестер. А сейчас этот полковник сидел за столом начальника Главного автомобильного управления. Как же так! Впрочем, ведь в Красной Армии было немало спесов из «бышних».

Подождал, представился:

— Где вы служили? — спросил Трестер, приглядываясь.

— Первая автотра в Петрограде, затем — фронт.

— Хорошо. Мой воспитанник, так сказать.

Прервал нас вошедший сотрудник:

— Василий Васильевич, Петроград на проезде.

Трестер взял трубку, послушал и закричал:

— Мною приняты все меры. Бензин у Бологого, через несколько часов будет в Петрограде. Бронемашин без горючего не оставлю.

Пока он говорил по телефону, я, не отрываясь, смотрел на вошедшего. Но внешне ничем не приметно сотруднику, с застывшими за стеклами пенсы глазами, мне показалось, я узнал пражского гвардейского высокомерного полковника, грозу солдат царской армии, избивавшего их за малейшую провинность. Трестер положил трубку, посмотрел на сотрудника и безразлично сказал:

— Петроград в панике. Третий день нет бензина для бронемашин и фронтных частей.

Сотрудник безмолвно вышел.

«Почему эти люди здесь!» — неотвязно стояло в голове, когда я уходил.

Назавтра был снова у Трестера. И вновь вчерашние сомнения боролись с

тем, что много бывших генералов и офицеров работает теперь с большевиками под наблюдением комиссаров. Передал заявки Трестеру. Опять вошел вчерашний сотрудник: Трестера снова вызывал Петроград. И опять он с горючностью кричал в трубку, что цистерны с горючим для Петрограда вчера прошли Бологое, что он срочно продамнет их к Петрограду и обеспечит фронт горючим. Положил трубку, бросил холодно сотруднику:

— Петроград без горючего.

«Где же тревога за бензин для Петрограда? Почему он не отдает никому никаких приказаний? Почему они безразличны к крикам из Петрограда?». Схватил подписанные заявки, я выскочил из кабинета.

Завел назавтра за наградами и не получил ничего, кроме шпильки и болтов, возмущенный бросился я к Трестеру. Он был озабочен и неразговорчив. Мы все были озабочены. Деникин стремительно наступал с юга. Над молодой республикой нависла смертельная опасность. Трестер бросил на ходу:

— Подождите, скоро будет лучше...

Кому лучше? И что же это за сотрудник в пенисе! Неужели тот самый гвардеец? Со своими сомнениями и тревогой поехал я к Сумину, комиссару округа.

Через три дня мы узнали, что Трестер и группа его помощников, бывших офицеров из Главного автомобильного управления, была разоблачена Чрезвычайной комиссией и расстреляна. В памяти возникли его слова: «Подождите, скоро будет лучше». С тила вызвала он резолюцию и подписывал ее последние часы. Но резолюция победоносно шла вперед и безжалостно сметала всех, кто становился ей на пути.

На фронте было тревожно. Деникин подходил к Орлу, рвался к Туле, а его обзоре плелся белый конь, пригрозивший для взезда в Москву. Набатов прозвучал клич Ленина: «Все на борьбу с Деникиным!» Партия объявила всеобщую мобилизацию коммунистов и комсомольцев, членов профсоюзов, рабочих и крестьян. Из Москвы день и ночь шли на фронт отряды. Я получил приказ сдать наш Московский автомобильный отряд, срочно сформировать новый и выехать с ним под Тулу.

Молча разошлись красноармейцы, выслушав приказ. А наутро группами и по одному стали приходить ко мне.

«На фронт!» — таково было общее решение.

— Почему на фронт, товарищ Свиридов? Пожилой вы и семейный, да и в отряде полезный...

— Если сейчас не поможем, жизни потом не будет. Сами видите, весь народ поднялся.

Бацулин и Котельников идут за убить сыновей, Дубов — за расстрелянного брата. У каждого свой счет.

На собрании ослушался: а как же Москва! И Москва сейчас, как фронт.

Постановили: дать новому отряду косяк без особого ущерба для московского. Так и сделали. Свиридкин и проводил его туда, на юг, где готовился смертоносный удар по Деникину.



Литературная запись  
Ю. КОТЛЕРА.

# Шофер нацива

Г. АЛЕКСЕЕВ

3 то было без малого сорок лет назад. Десятидцатилетнему Василию Козлову, сыну крестьянина-бедняка из Саратовской губернии, выпало счастье получить профессию шофера. Чтобы выучить единственного сына на частных курсах в Москве, отцу пришлось продать коровину семье — корову.

Только закончив Василий учебу, а тут как раз пришла весть, что в Саратове формируется красноармейский добровольческий отряд во главе с Чапаевым. Не задумываясь, Козлов записался в него. Этот отряд и стал впоследствии костяком прославленной 25-й стрелковой Чапаевской дивизии.

Вначале Козлову приходилось повозить к линии фронта боеприпасы, снаряжение. О героических делах передовых частей дивизии он знал понаслышке. А хотелось именно туда, на передний край.

И вдруг — срочный вызов в канцелярию.

— Вот что, Козлов, — с растонятой произнес начальник автограда, — возьмишь «Форд» и завтра — в личное распоряжение Чапаева.

Не на шутку взволновался тогда шофер. Несколько раз осматрел машину, привел ее в полный порядок и лишь после этого отправился по назначению.

— Шофер Козлов прибыл с машиной, — с некоторой робостью доложил Василий.

Осмотрел Чапаев бойца с ног до головы, спросил:

— Бумага есть какая?

Достал Козлов удостоверение водителя. Чапаев прочитал, улыбнулся в усы: видно, «бумага» произвела впечатление.

— Да ты садись, чего стоишь-то. Рассказывай, откуда родом, как там живут у вас.

Робость Василия словно рукой сняло. Видит, простой человек. И рассказал ему, какой дорогой ценой получил специальность шофера, о мятущихся отца-бедняка. Чапаев внимательно слушал, понимая кивал головой.

Потом встал и так же просто сказал:

— Ну вот, Козлов, будем вместе работать. Пороху-то нюхать не приходится?

— Нет, товарищ Чапаев, в бою еще не был.

— Ничего, привыкнешь. Иди отдыхай, сегодня никуда не поеду.

Но до отдыха ли было Козлову! Он помчался к автомобилю, еще раз проверил его. «А вдруг Чапаев срочно потребует машина: везь на фронт!»

В конце лета 1919 года штаб Чапаева переместился ближе к фронту, в Лбищенск. Перед дивизией стояла задача: выбить белоказак из сильно укрепленной станции Сахарной, имевшей важное тактическое значение. Бой под этой станцией крепко врезался в память Козлова.

Однажды после ночной поездки по передовой Чапаев с комиссаром Батуриним решили отдохнуть. Козлов в это время возился у своего «Форда». Неожиданно перед ним очутился на вымыленной лошади верховой.

— Где Чапаев?.. Срочный пакет!

Начдив вскрыл пакет, прочитал. Сдвинул брови, помрачнел.

Козлов! Заводи, быстро! Ишь, что придумали — отступай!

Чует шофер: что то незладное сообщил всадник. Дает полный газ, и вскоре уже машина — на передовой. Первый снаряд с воем пролетел над головами.

— Стой, жди здесь, — бросил начдив и с комиссаром побежал к щели. На ходу выхватил шапку, блеснула сталь над головой. Поднялись и ввел за командиром ринулись вперед бойцы.

Козлов остался на месте. Хотел укрыть машину. Но кругом — голая степь. Враг открыл по автомобилю огонь. Ударит снаряд сзади, Козлов подает машину вперед, ударит вперед

ди — назад. Так и ездит с места на место. Закипел радиатор, а заглушить мотор шофер бессилен: неподвижную машину враг легко может разбить.

По щели передали: «Машину — на правый фланг». Козлов помчался на «фордик» вдоль передовой. Бегут на встречу Чапаев, комиссар. Начдив без фуражки, мокрый, с растонятым воротником.

— Давай, Козлов! — показал направление рукой.

Белоказки усилили огонь. Видно, догадались, что сам командир в машине. Вот один снаряд взорвался совсем близко. С Козлова взрывной волной сорвало фуражку. С испуга сжался в комок, резко дал газ — «фордик» подпрыгнул. Рядом услышал спокойный голос Чапаева:

— Легче, легче, не пугайся... Стой!

Выскочил они с комиссаром из машины, побежали. И опять Козлов остался один. Вдруг до шофера донесся тревожный крик:

— Казак-аки с фланга!

Обозначив санитары бросились назад. Пехота замерла. Засосало под ложечкой у шофера. Что делать? Куда податься? Назав? А Чапаев? Нет, нет! Уехать от Чапая нельзя — он где-то здесь, рядом...

Смотрит Козлов в бинокль, наган с гранатой держит наготове. Видит, мчится черная лава с диким улюлюканьем, заходит в тыл. «Почему наши не бьют?» Расстояние до казачьей цепи все сокращается. Но вот ударили с нашей стороны, залп, другой, третий. Застучали пулеметы, поливая казаков горячим свинцом.

Козлову в бинокль хорошо видно: падают, сбиваясь в кучу конники. Захлебнулась атака, и казаки пустились наутек.

Через некоторое время показались Чапаев с Батуриним: Начдив довольно улыбается:

— Ну, как дела, шофер? Знаешь теперь, какой запах у пороха?

После этого боя напряженная работа двигателя с кипящим радиатором дала себя знать. Подшипники у «фордика» глухо застучали, стук этот и Чапаев приметил.

— Давай-ка, друг, поезжай в Уральск на ремонт, а то застрянем где-нибудь.

Что подлаещая, начдив прав. Но уезжать не хотелось. Привык Козлов, полюбил Чапаева, как отца родного. Но сказано — значит точка. Чапаев тверд в своих решениях.

На другой день зашел попрощаться с начдивом.

— Товарищ Чапаев, прощай лично к нам. Как выйдет машина из ремонта, позвоните к себе обратно.

— Хорошо, Козлов, — улыбнулся Чапаев, — возьму.

Крепко пожали друг другу руки...

Это было 4 сентября 1919 года. А в роковую ночь на 5 сентября не стало Василия Ивановича Чапаева.

На другой день весть о гибели штаба 25-й стрелковой дивизии и ее легендарного начдива молнией облетела весь Уральск. Козлов не мог поверить.

— Да не может этого быть! — уверял он всех. — Я вчера только из Лбищенска, а передовой от него за 60 верст.

Но вскоре из Лбищенска пришла горсточка цулевских красноармейцев, которым под пулеметным огнем удалось переплыть Урал.

Срочно отремонтировал Козлов машину, сел в нее командир и помчался на берег Урала. Еще теплится надежда: а вдруг удалось Чапаю переплыть реку, может, лежит где под кустом израненный и ждет помощи.

Много часов ездил по берегу Урала и окрестным деревням. Только с каждым часом почему-то все мутнее становилось ветровое стекло машины, хоть и погода стояла безоблачная. И не догадываясь тогда шофер, что не стекло, а глаза мутнели от наветывавшихся слез...

Много лет прошло с тех пор. Бережно хранит в своем сердце память о народном герое Василий Васильевич Козлов, проживавший ныне в Челябинске. И не только хранит. Его волнующие рассказы о легендарном начдиве всегда собирают много слушателей. Он частый гость у пионеров, комсомольцев, в воинских подразделениях.

В конце прошлого года Козлову исполнилось 60 лет.

— Можно бы и на пенсию, — говорит он, — но еще чувствую силу в себе. Надо послужить Родине, которой отдал свою жизнь Василий Иванович Чапаев.

Рис. В. Винокора.





# ДВЕ ВСТРЕЧИ



— Наша дружба полезна и вам и нам. — выступая перед гостями, говорил заместитель командира по политической старший лейтенант Н. Каретников (фото 1).

Фотоочерк Н. БОБРОВА

**К**репкая, сердечная дружба связывает курсантов автошколы ДОСААФ Ленинграда с воинами. Недавно состоялась поездка будущих водителей в одну из частей. Приехавших там встретили радушно. После осмотра парка, казармы, учебных и технических классов воины пригласили досоафовцев в уютную ленинскую комнату. Они рассказали гостям много интересных и поучительных эпизодов из своей армейской жизни.

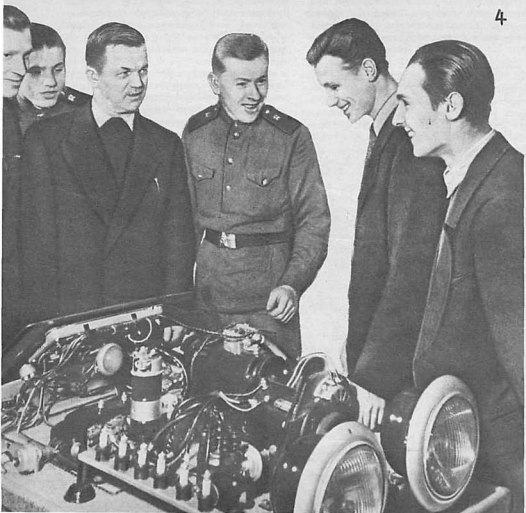


С большим интересом осмотрели курсанты автопарк. Старший техник-лейтенант А. Врычок ознакомил гостей в порядке, который установлен в парке (фото 2).

Вместе с курсантами побывал в части и преподаватель АМК И. Семенов. В одном из военных шиферов он вдруг узнал своего воспитанника В. Екимова, закончившего курсы ДОСААФ в прошлом году. Не секрет, что рядовой В. Екимову было весьма приятно познать курсантам и своему бывшему учителю отлично оборудованный автокласс (фото 4). На снимке (справа налево): курсанты Ю. Мысаков, В. Грязнов, рядовой В. Екимов и преподаватель автодела И. Семенов.



Рядовой Л. Хейно закончил курсы шоферов и мотоциклистов при Таллинском автомотоклубе ДОСААФ. Сейчас он военный шофер. За добросовестную службу командование наградило его нагрудным знаком «Отличник Советской Армии». Курсанты, приехавшие в часть, увиделись сами: автомобиль, закреплённый за рядовым Л. Хейно, — в безупречном состоянии (фото 3). На снимке (справа налево): курсанты М. Чистяков, И. Васильев, рядовой Л. Хейно и курсант И. Воробьев.

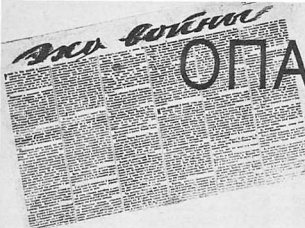


Воины не остались в долгу — они приехали в Ленинградский автомотоклуб ДОСААФ. Из рассказов досоафовцев армейские водители узнали, как работает сейчас АМК, как растут в нем спортсмены. Во время осмотра автомотоклуба воинов заинтересовали кубки.

— Мы завоевали их в городских и областных соревнованиях 1957 года, — пояснил солдатам мастер спорта А. Дежнев (фото 5).

Каждый месяц встречаются теперь будущие водители с военными шоферами. Эти встречи укрепляют их дружбу.





# ОПАСНЫЙ ГРУЗ



На снимке: водитель бронетранспортера рядовой Н. М. Солодовников в редакции журнала «За рулем».

Фото В. Довгалло.

Воспитанник ДОСААФ, бывший курсант Еланского автомотоклуба Сталинградской области, ныне военный шофер Н. М. Солодовников недавно побывал в нашей редакции. Отважный участник разминирования и ликвидации склада боеприпасов немецко-фашистских войск в Курске рассказал о том, как он и его товарищи справились с очень трудной, но почетной боевой задачей. За образцовое выполнение задания и проявленные при этом самоотверженность, мужество и отвагу рядовой Николай Солодовников награжден Президиумом Верховного Совета СССР орденом Красной Звезды.

По дороге движется бронетранспортер. За ним, оседая на приспущенных баллонах, катится автоприцеп. Между его бортами, в песке уложенные тяжелые снаряды. Куда их везут? Что за странный способ транспортировки!

...Пятнадцать лет пролежал в земле этот смертоносный груз, коварно оставленный фашистскими оккупантами при отступлении из Курска. Вражеские мины сделали все для того, чтобы шестьдесят кубометров снарядов и мин, хитроумно уложенных в виде пирамидки, взорвались даже от небольшого прикосновения. К тому же оказалось и время. Проржавел и стал хрупким металл, рассыпался предохранительные колпачки.

И лишь недавно, благодаря бдительности рабочего, жители узнали о неведомой до сих пор опасности, которая вдруг стала явной. Степень угрозы определили специалисты. В случае взрыва зона поражения достигнет почти тридцати квадратных километров, установили они. Перевозка снарядов была признана чрезвычайно опасной.

Не раз собирались вместе партийные и советские работники города, руководители предприятий. Как решить задачу? Подорвать боеприпасы на месте? Но сила взрыва будут уничтожены заводы, значительная часть железнодорожной линии и сотни домов, в которых живут тысячи жителей. Значит, взрывать снаряды на месте ни в коем случае нельзя, их нужно вывезти. Как это сделать?

...Солдаты внимательно слушали командира, говорившего о сложности боевой задачи, о большом риске. И когда офицер объявил, что пойдут только добровольцы — поднялись все, выражая свою готовность выполнить любое задание. В числе других встал и водитель бронетранспортера Николай Солодовников. И, пожалуй, не случайно при отборе добровольцев выбор пал именно на него.

Отличный воин, машина которого всегда находится в безупречном состо-

нии, не раз поощрялся командованием за образцовое выполнение воинского долга. Последний раз солдат был сфотографирован перед развернутым знаменем части.

Николай еще до призыва в армию успешно закончил курсы шоферов при автомотоклубе. И куда бы его потом ни посылали, в колхоз или на целинные земли, — повсюду молодой водитель стремился оправдать своим трудом оказанное ему доверие. Также и в армии он был готов исполнить самое ответственное и опасное задание командования.

...Медленно движется бронетранспортер. Нелегко вести машину с таким грузом по дороге, где на каждом шагу подстерегают ухабы и рытвины. Не отвлекаясь ничем, Николай сосредоточенно смотрит вперед. Рядом — капитан Горелик. Притюкрав правую дверцу, офицер внимательно наблюдает за полотном дороги. Больше всего тревожит прицеп. Ведь для фугасных, осколочных и бронепробивающих снарядов и мин, в их нынешнем состоянии, никакие инструкции не действительны. Главное — осторожность. Машина в руках опытного водителя уверенно лавирует между препятствиями, но вот прицеп! Чуть сильнее толчок и...

Перед глазами Солодовникова возникает широкая выбоина, заставляющая его принять поезд к самому краю придорожной канавы. Внутри прохладит невольный холодок.

Так метр за метром преодолевал Николай шестикилометровую дистанцию на пути к карьере. Там ждали его товарищи. Они делали не менее опасное дело — разгружали прицеп. А от них — в обратный путь, туда, где добровольцы выносят на руках из заминированного колодца новые снаряды, бомбы, мины.

Рейс за рейсом, и каждый раз с опасным грузом, совершал водитель до тех пор, пока боеприпасы не были пол-

ностью извлечены и доставлены по назначению.

Обо всем этом рассказал, находясь в редакции, военный шофер, рядовой Солодовников. Слушавшим его невольно приходило на память трагическая судьба героев известного французского кинофильма «Плата за страх». Отчаяние одиночек, вынужденных рисковать жизнью ради работы, вечные законы рабства и нищеты, ледяного пренебрежения к судьбе трудового человека — вот что воспринял с потрясаяющей убедительностью этот киноспекль из жизни шофера в капиталистическом обществе.

И какие замечательные черты советских людей раскрывает перед нами мужественный поступок Николая Солодовникова и его товарищей, рисковавших своей жизнью во имя счастья народа.

А признайтесь, страшно было вам тогда, за рулем машины? — Конечно, чувство серьезной опасности было у каждого. И у тех, кто выносил снаряды из ямы, и у тех, кто разгружал и перевозил их. Но я не могу назвать это страхом. Сильнее всего было стремление — во что бы то ни стало справиться с порученным делом.

Эти слова убедительно характеризуют высокий моральный облик воина — воспитанника ДОСААФ. Таковы и его товарищи. Их мужество является благородным примером глубокого сознания своего долга перед Родиной, Коммунистической партией и советским народом.

Подвигом своего воспитанника и земляка вправе гордиться Еланская районная организация ДОСААФ, как и все члены нашего Общества. В его рядах формировалась патриотическое сознание будущего воина. Здесь он овладел основами техники, безукоризненное знание которой полагается ему с честью выполнить долг советского солдата.

П. КОТОВ.

# За рулем бронетранспортера

На первый взгляд, все было, как обычно. Далеко разносились окрест здания с присавтом песни—взводы возмращались с ужином, мерно ходили около машины часовые, один за другим гасли огни в штабе. Но какое-то неуловимое напряжение чувствовалось в воздухе, и командир отделения старший сержант Александр Малихов по неприятием, только опытного солдату известным признакам знал — ночью будет тревога. Малихов привычно поискал глазами своих подчиненных. Это были совсем недавно призванные в армию крепкие, плечистые уральцы, еще не отшлифованные четкой дисциплиной, мудрым уставным порядком армейской жизни. Никто из них, конечно, и не подозревал о том, что возможна тревога и что предострой ночной марш.

— Товарищ сержант! — несколько человек подошли к командиру отделения. — Нельзя ли на нашу машину другого водителя. А то этот Астраханцев всю душу из нас вытряхивает...

Малихов недовольно поморщился — нашла время говорить об этом. Он и сам знал, что с Виктором Астраханцевым неблагополучно. Того и гляди — или людей покалечит, или машину угробит. Малихов знал, что Астраханцев до призыва в армию работал в леспрохозе — возничок — управлял, как шутили ребята, «машинкой» в одну лошадиную силу. Потом как-то прослышал, что в соседнем районе есть курсы шоферов; уехал туда, посещал их исправно, права получил, но... ездить так и не научился.

В чем тут дело? Уже не раз задумывался над этим Малихов. Ведь и он сам тоже окончил не какую-нибудь «академию шоферов», а самый обыкновенный автомотоклуб ДОСААФ, да и в полку было немало отличных водителей, впервые севших за руль автомобиля на курсах и в автомотоклубах. За годы службы в армии «через руля» Малихов прошло немало молодых шоферов. Каждый из них немного робел, влезая через узкую дверь в невиданную ранее боевую машину. Но уже через месяц—другой они становились настоящими военными водителями. А вот Астраханцев...

— Водителя менять не будем... — ответил Малихов солдатам, которые жа-

ловались на Астраханцева. — Попробуем понять сначала, в чем дело.

Он раздвинул, аккуратно сложил гимнастерику и брюки, задумался. Вскоре солдаты уже спали, только из коридора слышалась монотонное бормотание: дневальный вполголоса медленно читал Устав внутренней службы.

И вспомнил Малихов, как он сам начинал работать.

...Сразу же после окончания курсов при Копейском автомотоклубе Саша Малихов попал на посаженую. Шофером не хватало, и ему вскоре пришлось сесть за руль. Вот тут-то, в деревне, он впервые узнал, что самое главное для шофера — обрести власть над машиной, добиться, чтобы не она тобой, а ты ею управлял. А для этого надо не только знать ее устройство, но и любить, уважать. Без этого нет шофера, если и есть даже у человека удостоверение водителя. В колхозе не было механика и слесарей, а машина оказалась старой, изношенной. Все приходилось делать самому. И это пошло на пользу: к концу лета Малихов уже знал автомобиль не по плакатам и разложенным по стелам деталям; каждый агрегат, узел он не раз разбирал и ремонтировал. И ездить приходилось по дороге, по бездорожью, по грунтовым дорогам.

В том-то и беда Виктора Астраханцева, что он как получил права, так ни разу не почувствовал своей власти над машиной. А тут сразу — не успев в полк приехать, получил автомобиль. Да не какую-нибудь полуторку старенькую, а новый бронетранспортер.

...Постепенно бешее от мороза стекла окон казармы уменьшились, вытянулись в длину, превратились в смотровые щели бронетранспортера. Так же, как на марше, они закатились, поплыли — сон одолев Малихова.

— Подъем! Тревога!..

Громкие голоса дневальных перекачывались по коридорам казармы. Еще се-

кунду назад тихие, комнаты теперь наполнены шумом. Отступили пирамиды, одетые в махлатки белые фигуры солдат заземлялись около машин: рота выступала первой.

Командир отделения сел в машину рядом с Астраханцевым.

— Ну, давай попробуем вместе ее оседлать, — просто сказал он, — может, вдвоем-то и сладим.

Трудно сказать, в чем заключались советы и помощь Малихова молодому шоферу. Астраханцев никак не припомнит сейчас, какой был первый совет и что было наиболее важным из того, что сказал и показывал ему командир отделения. Но уже тогда, установив машину в бокс после памятного трудного похода, Малихов заметил, что другими глазами смотрит на машину.

— По-моему, он мне сказал тогда, чтобы сцепление я помягче отпустил... с улыбочкой вспоминает сейчас Астраханцев. — Или нет: пожалуй, чтобы за дорогой лучше сцепил.

Может быть, и были среди советов Малихова также и такие — самые элементарные. Возможно, были указания и посложнее — ведь в вождении бронетранспортеров есть немало своих особенностей. На простом автомобиле шофер видит дорогу начиная почти от самых колес. А на бронетранспортере ее ближе, чем за десятком метров, не увидишь. Поэтому и советовал Малихов смотреть дальше вперед, применять все ухабы и ямы издала, пока они видны. Тогда не будет неожиданных толчков: можно притормозить, свернуть в сторону. Или вот еще. На курсах, где учились Астраханцев, курсантов обучали водить старенький автомобиль ГАЗ-АА. Тренировались без груза, на хорошей дороге. А тут одна броня весит сколько! Об этом надо все время помнить: ведь тяжелый автомобиль остановить труднее. И это нелегко — «почувствовать» вес машины, соразмерить его с возможностями двигателя, скоростью, профилем дороги.

Еще-таки самым главным было то, что Астраханцев увидел, — убедился в том! — что он может управлять бронетранспортером, может заставить эту большую норовистую машину стать послушной и покорной. Конечно, понадобилась не одна и не две совместные поездки, пока пришло то драгоценное чувство «хозяина», которое отличает умелого шофера от неумелого, мастера своего дела от робкого ученика.

Когда накануне 40-й годовщины Великой Октябрьской революции, а часть пришел приказ о направлении двух лучших водителей бронетранспортеров для участия в праздничном параде, выбор командира не случайно пал на старшего сержанта Малихова и рядового Астраханцева. Об этом действительно лучшим шоферам в части. Недавно они получили права водителя 2-го класса.

Р. ВОЛОДИН.

На снимке: Старший сержант А. Малихов (справа) и рядовой В. Астраханцев.

Фото Н. Боброва.



## ШКОЛЬНИКАМ — ПРОЧНЫЕ ЗНАНИЯ

Важность изучения курса «Автомобиль» в средних школах не нуждается в доказательствах. Тем не менее преподавание автодела, на наш взгляд, страдает существенными недостатками, связанными во многом от несовершенства школьных программ.

Автомобиль в школе изучается в течение двух лет, но почему-то примерно в середине этого периода запланирован значительный (3—5 месяцев) перерыв в изучении автомобиля. Вполне естественно, что за это время учащимся очень многое забудется.

Из общего курса устройства автомобиля (в девятых классах) искусственно вырван раздел «Электрооборудование автомобиля» и введен в курс общей электротехники, изучаемый в десятых классах. В то же время в девятом классе изучается система зажигания, которая фактически представляет собой часть электрооборудования автомобиля. Прерыватель-распределитель, конденсатор, индукционная катушка и свечи изучаются в девятом классе, а источники питания — генератор и батарея аккумуляторов, без которых система зажигания не может работать, изучаются только в десятом классе.

К недостаткам школьной программы по автоделу надо отнести и то, что количество часов, отведенных на практические занятия, совершенно недостаточно. На изучение, например, системы охлаждения отведено два часа. За это время преподаватель должен не только объяснить работу и устройство приборов системы охлаждения, но и научить учащихся разбирать и собирать водяной насос, испытывать и устанавливать термостат, сменять и регулировать натяжение ремня вентилятора и т. д.

Но, конечно, недостатки в изучении школьниками автодела зависят не только от неудачно составленных программ. Дисциплину «Автомобиль» в средней школе подвели под рубрику «труд», а это время, как на самом деле изучение устройства автомобиля является теоретической дисциплиной.

Чрезвычайно остро стоит в школах вопрос об учебно-материальной базе. Планового снабжения со стороны РОНО и Министерства просвещения нет. Школы уповают лишь на свои средства. А они, как известно, не всегда могут помочь. Разве министерства просвещения республик не могли бы договориться с соответствующими организациями и получить для школ списанные автомобили, пришедшие в негодность детали? Конечно, могли бы!

Равнодушием к очень важному и большому вопросу можно объяснить и то, что до сих пор не пересмотрены составленные в спешке программы. Советский народ заинтересован в том, чтобы подрастающее поколение имело ясные и твердые знания по устройству автомобиля — машины, которая в наше время получила самое широкое распространение во всех отраслях народного хозяйства. Органы народного образования должны помочь школам организовать по-настоящему полноценное изучение автодела.

М. ШЛЕЗИНГЕР,  
ст. методист Московского АМК.



## ДВАДЦАТЬ ВОСКРЕСНИКОВ

В ПСКОВЕ АВТОМОТОДРОМ СТРОЯТ  
СВОИМИ РУКАМИ

Директор Псковского ипподрома был тверд и непоколебим:  
— Нет! — сказал он. — Мотоциклов на ипподром не пуц!

Этот отказ был последней каплей, переполнившая чашу терпения псковских мотоспортсменов. Пора обзаводиться собственным мотодромом, решили они. Но как это сделать?

Правда, в Пскове слышали о строительстве мототрека в Ленинграде, и поэтому находились люди, считавшие, что нужно подождать годик—другой, может, и в Пскове тоже построят. Но были и другие голоса, настаивавшие на том, чтобы, не дожидаясь «маны небесной», строить трек самим.

Заседание президиума Псковского областного комитета ДОСААФ было бурным. После долгих споров, обсуждения всех «за» и «против» президиум постановил строить «автомотодром, причем строить силами общественности. Постановлением президиума «автомотоклубу» разрешалось все свои денежные доходы использовать на это строительство. Кроме того, часть средств выделялась областным комитетом ДОСААФ.

Теперь нужно было получить участок. Это — не простое дело, так как он должен отвечать многим требованиям: быть достаточно обширным, находиться в черте города, чтобы зрители могли быстро добраться до места соревнований, и, наконец, хотелось, конечно, чтобы будущий «автомотодром» располагался в живописном месте. У областного комитета имелся на примете хороший участок, отвечающий всем требованиям, — между рекой и шоссе, на окраине города, но на этот участок уже были претенденты.

В горисполкоме завязались «ожесточенные и упорные бои». Досафовцы держались стойко и в конце концов одержали победу — 12 июня 1956 года состоялось решение горисполкома об отводе шести с половиной гектаров земли в районе Новококорьтского шоссе под строительство «автомотодрома».

Итак, первый этап был пройден, теперь нужен был проект «автомотодрома». Воспользоваться ленинградским проектом псковяни не могли — не говоря уже о том, что построить такой трек было не под силу, этот проект был слишком «привязан» к ленинградским условиям. Поэтому решили проектирование «автомотодрома» и составление сметы на строительство заказать облпроектору.

Каким же он будет, Псковский «автомотодром»? Большую его часть — три с половиной гектара — займет автодром. Расположенному рядом «мотодрому» с полосой препятствий отведено полтора гектара. А у самого шоссе, ближе к входу, будет находиться кольцевая галерея доржика. Ее длина 400 метров, ширина на прямых 12, а на виражах 16 метров. Проектом также предусмотрены автомобильные и мотоциклетные стоянки, пункт технического обслуживания, парк и даже кульяния. И все это по смете должно стоить 163 тысячи рублей. Дешево! Очень! И вот почему. Территория выбрана столь удачно, что для строительства дорожки и трибуны не потребуется земляных работ — просто будет использован естественный рельеф местности. И даже щебеночное основание под дорожку не придется укладывать (как, например, в Ленинграде), потому что сразу же под небольшим слоем земли лежит слой крепкого известняка. Кроме того, территория «автомотодрома» будет окружена не оградой, что всегда очень удорожает строительство, а зелеными насаждениями. Это гораздо дешевле и красивее.

К весне 1957 года проект был готов, все организационные и финансовые вопросы решены и работы по сооружению «автомотодрома» начались.

В субботние и воскресные дни активисты ДОСААФ, члены первичных организаций предприятий, учреждений и учебных заведений работали на строительстве «автомотодрома». В каждом воскреснике (а их было более двадцати) участвовало по 50—80 человек. И, конечно, не было воскресника, на котором бы не трудился преподаватель и учащиеся «автомотоклуба», энтузиасты и любители автоспорта, мотоциклисты-спортсмены. Особенно хорошо работали инструктор по вождению автомобиля Л. Дианов, судья первой категории, заведующий учебной частью АМК П. Смирнов, преподаватель Ф. Проломов.

За лето и осень была спланирована вся территория, сделаны насаждения, обведена и подготовлена к укладке гери дорожка.

Летом 1958 года Псковский «автомотодром» будет открыт.

Л. ХВОЛОВСКИЙ  
(наш корр.).

# Календар

## СОРЕВНОВАНИИ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ И МОТОЦИКЛЕТНОМУ СПОРТУ НА 1958 ГОД

### АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

В ПЕРИОД С 16 ПО 23 АПРЕЛЯ ПРЕДУСМОТРЕНО ПРОВЕСТИ ЗАЕЗДЫ НА УСТАНОВЛЕНИЕ РЕКОРДОВ В РАЙОНЕ Г. АШХАБАДА.

В программу соревнований включены заезды на дистанции 1, 5, 10, 50, 100 и 200 км.



**МНОГОДНЕВНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ** будут впервые проведены на первенство СССР по принципу безостановочного движения с заданными скоростями (дистанция 2500—3000 км). Старт будет дан в Минске 13 июня.

В программу соревнований войдут, кроме основных дорных соревнований на регулярность движения (по графику, установленному судейской коллегией), еще и скоростные гонки в горных условиях (продолжение гонок — протяженность 10—15 км) и по кольцевой трассе в районе Минска (протяженность около 90 км).

Трасса соревнований будет проходить по автомобильным дорогам через города Брест, Львов, Мучаново, Самбор, Рахово, Станислав, Тернополь, Киев, Гомель, Бобруйск.



В МИНСКЕ 3—5 СЕНТЯБРЯ НАМЕЧЕНО ПРОВЕСТИ ТАКЖЕ СОРЕВНОВАНИЯ НА ЛИЧНО-КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО СССР ПО ШОССЕЙНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ГОНКЕ. В программу соревнований входит шоссейная кольцевая гонка для спортивных автомобилей на дистанцию 485,1 (11 кругов) и для гоночных автомобилей на дистанцию 308,7 км (7 кругов). К участию в соревнованиях допускаются гоночные и спортивные автомобили, построенные на базе автомобилей отечественного производства, а также созданные спортивными организациями и заводами автомобильных новых конструкций.

Личное и командное первенство будет разыграно раздельно по четырем группам автомобилей.

А) Спортивные автомобили с рабочим объемом двигателя до 1500 см<sup>3</sup>.  
Б) Спортивные автомобили с рабочим объемом двигателя от 1500 см<sup>3</sup> до 3000 см<sup>3</sup>.

В) Спортивные автомобили с рабочим объемом двигателя свыше 3000 см<sup>3</sup>.

Г) Гоночные автомобили всех классов.

Внутри групп личное первенство разыгрывается с применением гандикапа, зависящего от мощности от фактического рабочего объема двигателя.



### МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

В календарный план спортивных мероприятий текущего года по автомобильному и мотоциклетному спорту включены пять первенств Советского Союза и заезды на установление рекордов. При этом во всех встречах на первенство СССР будет определяться не только победитель, но и разыгрывается звание чемпиона, а вместе с кубком среди сборных команд и по классам машин намечено разыгрывать кубки между коллективами физкультуры.

Изменена география проведения соревнований: два крупных мероприятия будут проводиться на Кавказе в течение месяца. Таким образом, летний период можно будет более целесообразно использовать для проведения соревнований в республиках, спортивных обществах и ведомствах.

В ПЕРВЫЕ В НАШЕЙ ПРАКТИКЕ БУДЕТ ПРОВЕДИТСЯ СОРЕВНОВАНИЕ НА ЛИЧНОЕ ПЕРВЕНСТВО СССР ПО ШОССЕЙНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ МОТОЦИКЛЕТНОЙ ГОНКЕ НА ДВУХ ТРАССАХ.

Первый тур проводится в Ленинграде с 4 по 10 июля на дистанции 110,485 км (35 кругов), а второй тур в Таллине с 10 по 14 июля на дистанции 135 км (20 кругов).

К участию в соревнованиях на личное первенство СССР по шоссейной кольцевой гонке допускаются спортсмены не ниже 17-го разряда на мотоциклах отечественного производства классов до 125 см<sup>3</sup>, до 250 см<sup>3</sup>, до 350 см<sup>3</sup>, до 500 см<sup>3</sup> и с колесами свыше 500 см.

Во второй тур соревнований будут допущены спортсмены, которые заняли в первом туре с 1-го по 12-е место в каждом классе или группе мотоциклов.

Гонцикам, набравшим наименьшее количество очков по двум трассам, присваивается звание чемпиона в том или ином классе или группе мотоциклов, если стартовало не менее 10 мотоциклов в классе или группе и в Таллинской трассе показаны результаты не ниже 97 процентов скорости победителя 1957 года.



**ШЕСТИДНЕВНЫЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ** в текущем году будут впервые проводиться как первенство СССР с присвоением звания чемпиона СССР 1958 года. Они состоятся в окрестностях г. Томска в период с 4 по 11 августа.

В программу шестидневных соревнований входят:

- а) дорные соревнования на регулярность движения по дорогам населенных пунктов на дистанцию не менее 2000 км;
- б) скоростные соревнования.

## В ЧЕСТЬ 40-Й ГОДОВЩИНЫ СОВЕТСКОЙ АРМИИ И ФЛОТА

Львовский автомобильный ДОСААФ провел мотокросс с участием спортсменов области, посвященный 40-й годовщине Вооруженных Сил СССР. Разыгрывались личное первенство и переходящий кубок для команд.

Многочисленные зрители, собравшиеся в городском парке им. В. Хмельницкого, с большим интересом наблюдали за состязаниями на трассе длиной в 1,8 км, которая была видна почти на всем ее протяжении.

Первое командное место и кубок завоевали мотоциклисты ДСО «Локомотив». Второе и третье места заняли мотоциклисты ДСО «Восход». Лучшими результатами в классе машин до 350 см<sup>3</sup> добился мастер спорта Ю. Трофимен (все три из спортивной школы № 1 спортивного общества «Локомотив» (Львовский АМО) первенствовала среди женщин. В заездах юниоры победили мотоциклисты В. Долгорукий («Локомотив») и Александр («Локомотив»). Хорошую спортивную и техни-

По результатам дорных и скоростных соревнований разыгрываются:

- а) Командное первенство спортивных обществ и ведомств.
- б) Командное первенство коллективов физкультуры.
- в) Командное первенство мотоциклетных заводов.
- г) Личное первенство.



**СОРЕВНОВАНИЯ НА ЛИЧНО-КОМАНДНОЕ ПЕРВЕНСТВО СССР ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ КРОССУ** в текущем году проводится в г. Ереване с 9 по 13 октября.

К участию в этих соревнованиях допускаются спортсмены на дорных и спортивных мотоциклах отечественного производства классов до 125 см<sup>3</sup>, 350 см<sup>3</sup>, 500 см<sup>3</sup> и 750 см<sup>3</sup>, а также с колесами (до и выше 500 см).

Спортивные общества, ведомства, комитеты физической культуры и их секции с учетом всевозможных нареканий должны перестроить свои календари по автоспорту в сторону расширения программы соревнований, включить в планы матчевые встречи городов, кубковые соревнования и пр. Учитывая, что в программу Спартакиады народов СССР в 1959 году включены мотоциклетный спорт (предполагается провести шестидневные мотоциклетные соревнования), целесообразно уже сейчас обратиться особое внимание на соответствующую подготовку спортсменов.



ческую подготовку продемонстрировал мастер спорта И. Григорьев («Локомотив»), выигравший заезд мужчин на мотоциклах класса до 125 см<sup>3</sup>.

Ш. ГАХОКИДЗЕ,

зам. главного судьи соревнований.

\*

В г. Ереване состоялся мотокросс в честь сороковой годовщины Советской Армии и Флота. В нем приняли участие спортсмены автотранспорта и парашютной организации ДОСААФ города. Стояния происходили в трудных дорных условиях. Глубина снега в отдельных местах достигала 30 см. Несмотря на это, мотоциклисты на машинах класса до 350 см<sup>3</sup> успешно преодолели дистанцию в 20 км (восемь кругов по два с половиной километра каждый). Первым финишировал победитель прошлого года — кросса автоспортивных специальностей завода Цеткон. Второе место занял мотоциклист Назаров (автомобиль). Шедь одолел «Долгорукий» Цетков пришел третьим.

# СДЕЛАЕМ АВТОМОТОСПОРТ МАССОВЫМ

ПЕРЕД ОРГАНИЗАЦИЕЙ И ЧЛЕНАМИ ДОСААФ СТОЯТ БОЛЬШИЕ ЗАДАЧИ В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ ПОДЛИННО МАССОВОГО АВТОМОТОСПОРТА В СТРАНЕ. ЗА ИХ РЕШЕНИЕ ДОЛЖНЫ ВЗЯТЬСЯ ВСЕ КОМИТЕТЫ И АВТОМОТОКЛУБЫ ДОСААФ.

Б. Ф. ТРАММ,  
зам. председателя ЦК ДОСААФ СССР

За последние годы организации ДОСААФ значительно расширили свою работу по пропаганде технических знаний среди населения.

Большие сдвиги произошли и в автоспорте. Многие автомотоклубы Общества стали успешно развивать этот вид спорта. Центральный автомотоклуб вступил в члены Международной автомобильной и мотоциклетной федераций (ФИА и ФИМ). Это дало возможность советским спортсменам выступать на соревнованиях за рубежом и проводить международные спортивные встречи в СССР.

Участвая в международных соревнованиях, советские гонщики завоевали немало убедительных побед. Вместе с тем были и поражения. Однако общий положительный итог участия наших спортсменов в международных соревнованиях не вызывает сомнений — приобретен интересный и полезный опыт, спортсмены практически познакомились с современной зарубежной автоспортивной техникой.

Еще большее значение имеет укрепление и расширение дружественных спортивных связей, способствующих дружбе народов и укреплению мира во всем мире.

Автоспорт ДОСААФ освоили и внедряли в практику советского автоспорта многодневные автомобильные и мотоциклетные соревнования. Изучен и начал осваиваться опыт проведения мотокросса на сокращенных дистанциях (до 50 км) и на коротких трассах (до 2 км). Такие мотокроссы при правильной организации работы со зрителями смогут во многом способствовать популяризации мотоспорта среди молодежи.

Заслуживает внимания всех организаций ДОСААФ опыт Московского горкома и автомотоклуба ДОСААФ по проведению массовых мотопробегов на дистанцию 100 км, в которых ежегодно участвует почти тысяча мотоциклистов г. Москвы, главным образом на собственных мотоциклах.

Вот уже три года подряд многие автомотоклубы ДОСААФ активно участвуют в гонках на ипподромах. Эти соревнования, проведенные в областных центрах, а затем в 33 зонах и в финале на кубок ЦК ДОСААФ, во многом способствовали популяризации мотоспорта в организациях ДОСААФ, способствовали привлечению молодежи в мотоспорт и повышению мастерства гонщиков ДОСААФ. В результате этих соревнований возникло движение в организациях ДОСААФ Латвии, Литвы, г. Ленинграда, Пскова и др. по строительству своих мототреков и мотодромов.

Большое значение для пропаганды техники, для политехнического обучения молодежи имеет автототелизм. В этих целях ЦК ДОСААФ СССР принял ряд мер по внедрению автототелизма в первичных организациях, школах, домах пионеров и автомотоклубах. Несмотря на целый ряд положительных явлений, имеющих в области пропаганды автотехнических знаний и автоспорта, общее состояние этой работы в Обществе нельзя признать удовлетворительным.

О какой массовости мотоспорта можно говорить, например, в Рязанской, Тамбовской, Калининской и многих других организациях ДОСААФ, когда число мотоспортсменов в каждой из них не превышает нескольких десятков человек!

Мотоциклетный и, особенно, автомобильный спорт у нас все еще отстает в своем развитии от других видов советского спорта, хотя значение его для воспитания смелых, отважных и технически грамотных спортсменов трудно переоценить. Он должен быть подлинно массовым и иметь высокие спортивные и технические показатели, достойные нашей великой Родины. Для этого у нас в стране есть все условия.

VI пленум ЦК ДОСААФ СССР поставил одной из важнейших задач Общества самое широкое привлечение членов ДОСААФ к активному участию в оборотно-массовой и спортивной работе.

В 1957 году организациями ДОСААФ уже проделана большая работа по вовлечению молодежи в автоспорт. Только в автосоревнованиях первого полугодия участвовали более 25 тысяч гонщиков.

В ближайшее время все организации Общества должны охватить практически занятиями в кружках, на курсах, в спортивных командах не менее одной трети состава своих организаций.

В связи с этим большая работа по массовому привлечению молодежи в автоспорт ложится на комитеты и автомотоклубы ДОСААФ.

Однако подлинной массовости автоспорта можно достичь лишь широким привлечением на соревнования гонщиков на собственных автомобилях и мотоциклах. Сейчас, когда многие десятки тысяч членов ДОСААФ имеют собственные автомобили и мотоциклы, решить эту задачу вполне возможно. Ни о какой массовости не может идти речь, если гонщиков будут обеспечивать только машинами, принадлежащими клубам или первичным организациям.

По-настоящему массовыми соревнованиями в первую очередь должны стать однодневные и многодневные ав-

томобильные и мотоциклетные состязания и так называемые ралли, а также слеты автомобилистов и мотоциклистов, которым предшествуют автомотопробег. Надо смело пересмотреть существующие правила автосоревнований и устранить имеющиеся в них затруднения для развития подлинно массового автоспорта. Необходимо изменить и наши правила проведения автосоросов, организовать участие в них гонщиков на обычных дорожных машинах.

Провода соревнования по-новому, следует иметь в виду создание стройной системы проведения соревнований, начиная снизу. Сначала соревнуются команды первичных организаций, затем районов, областей, республик и, наконец, проводятся всесоюзные соревнования. Однако в этой схеме имеется один существенный недостаток: команда первичной организации участвует в состязаниях только один раз в году. Поэтому хотя бы раз в квартал должны организовываться матчевые встречи команд первичных организаций соседних районов и городов. Только регулярное проведение соревнований, по заранее установленному годовому плану-календарю можно обеспечить интерес членов Общества к соревнованиям, а следовательно, и их массовость.

Очень важным условием для обеспечения массовости является предоставление возможности гонщикам приобретать в автомотоклубах дефицитные запасные части и материалы, а также оказание помощи членам автомотоклубов в профилактическом обслуживании и простейшем ремонте машин. Сейчас настало время, когда автомотоклубы в состоянии решить и этот вопрос путем создания при автомотоклубах хозрасчетных ремонтных мастерских.

Не менее важно решить проблему самоквотируемости автоспорта. Для этого надо шире развернуть строительство автомотодромов, трасс, кроссовых и шоссейно-кольцевых трасс и т. п. с организацией на них продажи билетов зрителям. Сейчас многие комитеты Общества все свои средства вкладывают только в строительство тиров и парашютных вышек. Но строить надо и сооружения для автоспорта, привлекая к участию в этом строительстве профсоюзные, комсомольские, физкультурные и другие организации.

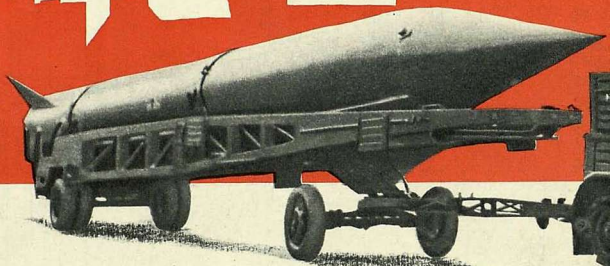
Чтобы решить задачу массовости автоспорта, необходимо позаботиться о росте рядов тренеров, механиков, спортивных судей, радионформаторов и многих других организаторов и специалистов автоспорта. Это можно всем республиканским и областным комитетам ДОСААФ.



При Свердловском областном комитете ДОСААФ открылся класс по подготовке водителей гусеничных машин. Новый класс хорошо оборудован учебными и наглядными пособиями.

На снимке: В перерыве между занятиями. Преподаватель И. Хлыбов показывает спесарю Свердловского почтамта В. Жданову устройство органов управления трактором.

Фото Н. Боброва.





# Шофер Артюх

А. ТВАРДОВСКИЙ.

Поначалу вроде  
Песенки простой:  
Жил Артюх Володи,  
Парень холостой.

Жил, служил шофером,  
За рулем был строг,  
Впору, к разговору,  
Также выпить мог.

Только все и знали:  
Есть такой шофер.  
Взруг его призывали  
На военный сбор.

Много или мало  
Дней прошло — война.  
А ему сказала  
Женщина одна:

— Хоть и посмеешься,  
Может, надо мной,  
Верю, что вернешься  
С орденом домой.

Отвечал: — Не гордый,  
Буду жив — вернусь.  
А сказать про орден...  
Я и не гонось...

И у переправы  
В памятном бою  
Не гадал про славу  
Парень про свою.

Берег недалекий  
Под огнем врага.  
Тайпалеен-Йоки —  
Быстрая река.

Позади колонна —  
Сотни грузовых,  
И полупонтоны —  
Шапками на них.

Впереди загнулись,  
Некуда назад,  
В очередь под пули  
Сбились и стоят.

Все к тому приспело —  
Вырвись, путь открой.  
Для такого дела  
Нужен был герой.

Время дорогое,  
Путь в огне, в дыму.  
Где ж искать героя?  
Надо самому.

Смотрят белофинны,  
Ошеломлены:  
Мчит на них машина  
С нашей стороны.

То не танк, не грозный  
Катит Броввик —  
То простой обозный  
Серый грузовик.

Мчит без остановки  
Впереди машин.  
Человек с винтовкой  
За рулем — один.

А пока шоюкеры  
Были в столбняке,  
Наши понтоны  
Бросились к реке.

И кипит работа  
Живо под огнем.  
И — садись, пехота,  
Вмиг перевозем.

Стремя на протоке  
Гонит и кружит,  
Тайпалеен-Йоки  
Позади лежит.



Наши с места в гору  
Нелегка спешат,  
Руку жмет шоферу  
Артюх комбат.

Парень отличился —  
На три дня домой.  
С орденом явился,  
С Золотой Звездой.

Вот он возмужалый,  
Но как был с лица.  
Та, что провозжала,  
Рада без конца.

Гостя усадила,  
Стол ему накрыт.  
— Что ж, не страшно было?  
— Страшно, — говорит. —

Страшно, только нужно... —  
И об этом смолк.  
Служба — это служба,  
Подиг — это долг.

1940 год.

В. Артюх (справа) в 1940 году.

# ПОДВИГ — ЭТО ДОЛГ

С О Ю З  
С О В Е Т С К И Х  
С О Ц И А Л И С Т И Ч Е С К И Х  
Р Е С П У Б Л И К

ПРЕСС-БЮРО ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА ВЕЩАТЕЛЕЙ  
С О В Е Т С К И Х Р Е С П У Б Л И К

№ 1/600

Герой этого стихотворения, написанного в 1940 году, живет в Ленинграде, работает, не изменив своему призванию, шофером. Его товарищи из таксомоторного парка рассказывали, что почти четыре года они, как и многие сослуживцы, не знали, да и узнали-то случайно, что Владимир Кузьмич Артюх — Герой Советского Союза. А между тем ему первому из советских шоферов было присвоено это высокое звание.

Когда мы попросили Владимира Кузьмича рассказать читателям журнала о своем героическом подвиге, он помолчал, подумал и сказал: «Да стоит ли? Воевал, как другие. Ну выпала такая линия...»

Через некоторое время нам все-таки удалось получить от него публикуемые ниже воспоминания.

Писать для журнала — мое ремесло. К тому же за восемнадцать лет многое забылось.

Возил я в те времена на трехколке овощи для магазинов Ленинграда. Был у меня уже второй класс. Собирался пересадить на первый, да не успел — из военкомата пришла повестка. Думал, бравокаму получу, а вышло — такой же ЗИС-5, только под военным номером.

Должен сознаться, до армии не отличался я особой дисциплинированностью, но уж что касается автомобиля — шалишь: любил, чтобы машина, как с иголочки была — чистая, безотказная. В части я и к себе стал относиться строже. По тревоге раньше других становился в строй. Оно понятно: ведь за мной был закреплен «козловой», как мы его называли, полупонтон, тот, с которого начинают наводить переправу. Значит, и на месте я должен был быть первым.

Как-то вечером возвращались мы с учений. Завожу в парк машину. На подножку дневальный вскочил, мой сосед по койке. «Слышал, война началась?!» Ну вот, думаю, кобродовал!»

...К фронту двинулись ночью, соблюдали страшнейшую маскировку. Тьма была — хоть глаз коли. Мой ЗИС, груженный полупонтоном, определил, почему-то в замкающуюся, поставили в хвост колонны, и мне как-то стыдно было ехать позади всех. Перешли границу. Начался уже не наша земля. Стали попадаться автобусы с красными крестами, пепельница, воронки. Запахло гарью. Прислушаешься — гудит где-то, грохочет, ухаёт и видно, как черное небо сплошь зарницами вспыхивает.

Чем дальше продвигались, тем лес становился гуще. Дорогу приходилось вырубать самим. Того и гляди — на

мушку белфинскому снайперу попадешь — их «кукушками» мы называли — или на мину наступишь. Некоторые наши шоферы навсегда остались в этом лесу...

Наконец прибыли в район сосредоточения. Сидели до утра в кабинах. На рассвете поставили перед нами боевую задачу: навести понтонный мост через реку Тайпалаен-Йоки.

— Артюх, вы поведете в голове колонны, — приказал командир.

Долго петляли по лесу и вот выбрались на основную дорогу, которая вела к реке. Кругом снаряды стали вращаться. Пришлось снова в лес свернуть. По лесу цепью понтоны дагаются на уровне моей машины. Только вдур передел лес. За поляной — ложбина. Все, как на ладони. И слева, и справа сугробы, сворачивать некуда. А по ложбине вздымается земля от разрывов, пули по машине щелкают.

Вскочил я из кабины на правую сторону, упал, оглянулся: ни понтонеров, ни колонны. Бойцы, видно, залегли, а машины где-то застопорили. Тут откуда ни возьмись комиссар Ващугин перебежкой ко мне, упал рядом!

— Ты чего же, Артюх, встал. Разобьет ведь машину. Струсил кто ли?

— Нет, — отвечаю, — не струсил. Один я, товарищери жду, отсталы.

— А это что, гляди!

И верно, иду между деревьями машины по моему следу. «Ну, — думаю, — вперед — так вперед!» Подобрался ползком к кабине, только за руль садиться не стал, а пристроился правее, чтобы можно было все же управлять, до педалей дотянуться. Честно говоря, смутили меня пулевые пробойны в стекле над самой баранкой.

Прогонявал хорошенько мотор и... рванул! — прямо через полянку, туда, а

ложбину, навстречу взрывам. Что я чувствовал, что думал тогда — я и сам не знаю. Помню грохот, звон в ушах, стекла брызнули, радиатор паром обвился. Ложбину все же проскочил. Свернул за бугорок, в выемку. Впереди подъем, поперек проволочное ограждение в три кола. Около, по эту сторону, — убитые саперы лежат: те, наверное, которые должны были сделать нам проход. Соображаю, что не прорваться мне на грузовике через ограждение, а газ не сбрасываю. Ползет машина на холм, буксует, скользит. За холмом этим должна уже быть река.

И вот в этот момент обошла мой зисок танкетка, колья раскидала и ворота в ограждение оставила. Я вслед. Только это мы за гребень перевалили — швырнуло танкетку в сторону. На мину ли она наскочила или, быть может, ее прямым попаданием сбили — не знаю, вспыхнула она, и опять я остался один, без залсна. А река вот она, рядом. Вижу впереди белые фигурки суетятся у пулемета, в машину мою целят. Сжался я весь, ацепился в штурвал, зубы стиснул и надавил газ до отказа...

Опомнись, когда полупонтон стали сгружать, кинулся помогать. Комиссар Ващугин — мы повстречались позже, уже на том берегу — как увидел меня, обнял:

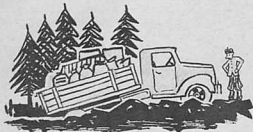
— Молодец, Артюх, что не растерялся для всей части успех обеспечил. Я, — говорит, — видел всё. Подвиг ты совершил.

Рис. В. Винокура.



# ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ

Инженер-подполковник  
Ю. СЕРЕБРЯКОВ



Уметь водить автомобиль в разнообразных дорожных и климатических условиях должен каждый шофер. Особенно это необходимо молодым водителям, готовящимся стать «воинами Советской Армии».

Движение автомобилей по бездорожью связано с определенными трудностями. В этом случае от водителя требуется большая выносливость, находчивость, расторопность, а также отличное знание особенностей своей машины.

Главными условиями успешного преодоления участка бездорожья являются предварительная разведка маршрута, техническая исправность автомобиля, тщательная его подготовка.

Опытный водитель в предвидении движения по таким участкам не выйдет из гаража, не взяв с собой лопату, пилу, топор, трос или жесткий бурсир, цепи противоскольжения, доски или бревна. Еще больше заботы он проявит, когда ему предстоит водить автомобиль по приделам.

Наиболее трудным при эксплуатации автомобиля вне дорог является движение по рыхлому грунту, в распутицу (рис. 1). В этом случае сцепление шин с грунтом ухудшается, колеса погружаются в него, что приводит к прекращению дальнейшего движения и буксованию. Поэтому в период распутицы следует вести автомобиль по возвышенным, преимущественно горизонтальным местам. Здесь глубина рыхления грунта наименьшая, благодаря чему облегчается движение и трогание с места автомобиля.

Путь движения выбирают с таким расчетом, чтобы автомобиль не имел крена, а все колеса находились на грунте одинакового состояния по влажности и

плотности. Если не соблюдать это требование, произойдет перераспределение нагрузки и крутящего момента между колесами. Одна сторона, нагруженная больше или имеющая большее сцепление с грунтом, будет неподвижной, а другая — начнет буксовать.

Для того чтобы избежать буксования автомобиля, целесообразно перед преодолением труднопроходимого участка местности наводить на ведущие колеса цепи противоскольжения (рис. 2). Если это не помогает, можно снять по одному скату с задних колес. Тем самым увеличится удельное давление колес на грунт, они глубже вразоуются в землю и лучше зацепляются за грунт.

Иногда при застревании для выезда автомобиля на крепкий грунт практикуют частичную или полную его разгрузку.

Лощины, выбоины на колеях и ямы, заторопенные водой, преодолевают с особой осторожностью, так как неизвестно, какова глубина и что находится под водой.

После окончания движения по труднопроходимому участку местности необходимо снять цепи противоскольжения. Ездить с ними по дорогам с твердым покрытием нельзя. Это приводит к преждевременному износу самих цепей, шин, повреждению дорожного покрытия, повышает расход топлива.

Нужно избегать буксования колес на рыхлом грунте: оно затруднит вывоз автомобиля из препятствия. Если ведущие колеса погрузились в грунт или оказались в углублении, канавке, применяют так называемое «раскачивание» автомобиля движением вперед и назад, вследствие чего он приобретает некоторую инерцию. Однако длительное «раскачивание» нежелательно, поскольку вызывает интенсивный износ деталей трансмиссии. Если оно не дает эффекта, подкладывают под ведущие колеса хворост, камни, щебень, шлак и расчищают колею перед передними колесами с целью уменьшения сопротивления движению. Могут быть использованы и такие средства повышения проходимости, как лебедка, самсызатаскиватели, противобуксовый.

Весной и осенью, когда днем почва размывает, а ночью замерзает, рекомендо-

дуется по бездорожью двигаться в ночное время.

При необходимости вести автомобиль по глубокой замерзшей колее направляют колеса так, чтобы колея проходила между ними. В противном случае можно повредить автомобиль и посадить его на «мертвую точку» (вышеивание колес ведущего моста).

В распутицу и на скользких дорогах следует избегать резких поворотов и торможений. Они могут вызвать занос и опрокидывание, особенно на спусках и поворотах. С места необходимо трогаться плавно, постепенно увеличивая число оборотов коленчатого вала двигателя. Разгон автомобиля с переключением передач допустим только на прямых участках. Тормозить надо так же плавно без выключения сцепления.

Приждении автомобиля по мокрому лугу и болотам требуется повышенная осторожность и внимание. Предварительно нужно убедиться, возможно ли преодоление такого участка. Выбирают кратчайший путь движения без поворотов. В целях понижения удельной нагрузки колес на грунт давление воздуха в шинах может быть уменьшено на 25%.

Автомобиль следует вести на одной из низших передач, не допуская движения по колеям ранее прошедшего автомобиля и по высокой светло-зеленой траве, ибо под ней, как правило, очень слабый слой дерна. В необходимых случаях труднопроходимые заболоченные участки выстилают подручными материалами — хворостом, ветками, ветками, снопами соломы (камыша) — или специально изготовленными и возимыми на автомобиле матами, ленточными дорожками и цитатами. Во время движения следят за состоянием настила и, когда требуется, усильвают его.

Если ведущие колеса начали буксовать, выключают передачу и принимают меры к устранению причин буксования. Для этого вышеивают колесо и укладывают под него подручный материал. При использовании лебедки свободный ее конец может быть укреплен за дерево, пень, залуг или за якорь, штопор, закрепленные в более твердом грунте. Подкапывать почву под колесами во избежание ослабления грунта не рекомендо-

Рис. 1. Движение автомобилей по жидкой грязи.

Рис. 2. Преодоление труднопроходимого участка местности помощью цепей противоскольжения.



# ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

дуют. Цепи противоскольжения в этих условиях не применяются.

Путь движения по редкому лесу или кустарнику выбирают с таким расчетом, чтобы было меньше поворотов, ям и высокой травы. Под высокой травой нередко скрыты пни, камни и другие предметы, при наезде на которые повреждаются агрегаты силовой передачи и тормозная система автомобиля. Особо нужно остерегаться ветоки и сучков, которые могут задевать за автомобиль и перевозимый на нем груз. Для расчистки пути применяют шапцевый инструмент (лопата, топор, пила, кирка-мотыга, лом).

На лесных дорогах часто встречаются глубокие колеи и промоины. Их преодолевают на низших передачах, плавно и осторожно, ввиду того что возможно повреждение автомобиля.

Песчаная местность серьезно осложняет движение автомобиля. Объясняется это большим удельным давлением колес на слабо связанный грунт, а следовательно, большим сопротивлением движению.

Особо опасен сухой песок (рис. 3). Обычно для преодоления небольшого песчаного участка используют инерцию автомобиля. Большой песчаный участок преодолевают на пониженной передаче при оборотах коленчатого вала двигателя выше средних. Переключение передач и применение цепей противоскольжения не допускается. Резкие повороты затрудняют движение в таких условиях. Если имеется след развеса прошедшего автомобиля, рекомендуется использовать его.

Когда приходится вести автомобиль по морскому или речному берегу, следует выбирать путь движения непосредственно у воды, где имеется мокрый песок. Он настолько уплотнен, что по нему можно двигаться, как по дороге.

В случае буксования на сыпучем песке останавливают автомобиль, расчищают путь у передних колес, подкалывают под задние колеса доски или маты (дорожки), после чего начинают движение на первой передаче. На значительных участках с глубоким песком целесообразно снижать давление воздуха в шинах.

Разъезд со встречными автомобилями на песчаной дороге производится на малой скорости, чтобы не застрять в песке.

Водные преграды преодолевают вброд на низшей передаче, избегая позорота, остановок и переключения передач. Первые 1—2 километра после преодоления брода, в целях просушки тормозных накладок, движение осуществляется с периодическим притормаживанием. Если на водных преградах нет специально подготовленных переправ, необходимо на предриторийной разведке брода. При этом устанавливают его глубину, состояние дна и направление течения воды. Место переправы выбирают под углом в сторону течения, на участках с низкими пологими берегами, с твердым без ям грунтом. Ширину брода обозначают вехами. При чрезмерной глубине брода для данного автомобиля послед-

ний специально готовят так, чтобы двигатель и другие агрегаты могли работать нормально и чтобы в них не попала вода.

При вождении автомобиля по снегу уменьшается сцепление колес с грунтом и возрастает сопротивление движению. На снежной целине (рис. 4) надо стремиться двигаться по возвышенным местам, где толщина снежного покрова будет наименьшей. Путь движения выбирают по возможности наиболее прямолинейный, так как повороты на глубоком снегу затруднены. В этих условиях рекомендуется вести автомобиль на низшей передаче при средних оборотах коленчатого вала двигателя. Если имеется передний ведущий мост, то его следует включать заблаговременно вместе с лонжающей передачей раздаточной коробки. В этих условиях нужно быть особо внимательным и осторожным. Под слоем снега могут находиться ямы, выбоины, пни и другие препятствия. Рекомендуется избегать остановки, так как последующее трогание с места будет затруднено. Если же пришлось остановиться, движение начинают плавно на первой передаче при малых оборотах коленчатого вала. Переключать передачи нельзя, поскольку большое сопротивление движению приведет к потере инерции и буксованию ведущих колес.

Попытки продолжить движение, если автомобиль буксует в снегу, обычно приводят к еще большему углублению в него ведущих колес. Вот почему при застревании автомобиля рекомендуется на несколько метров назад и на низшей передаче с разгона преодолевать трудный участок пути. В этом случае обычно удаляют снег из-под колес и применяют средства позышения проходимости (якорь, противобуксатор, браслеты и др.).

Короткие подъемы, покрытые глубоким снегом, преодолевают с разгона. Наибольшая глубина снега бывает у подножия подъема. При неудачной попытке автомобиль отводят назад и с разгона преодолевают подъем. Спуску по глубокому снегу должно предшествовать определение глубины снежного покрова, так как при застревании не представляется возможным осадить автомобиль назад.

Если предполагается движение через замерзшие водоемы, то обязательна предварительная проверка толщины льда и оборудование съезда—выезда. Двигаются по льду с открытыми дверцами кабины по заранее выбранному направлению на промежуточных передачах при средних оборотах коленчатого вала. На ведущие колеса надевают цепи противоскольжения.

Водителя не должны смущать треск льда или выступающая из-под него вода. В случае сильного прогиба льда необходимо плавно увеличить скорость и выехать из опасной зоны. Останавливаться на льду, так же как и водить по нему весной одиночный автомобиль, нельзя ввиду того, что при остановке или застревании автомобиль может провалиться под лед.



## ШОФЕР — ГЕРОЙ ТРУДА

За выдающиеся достижения в социалистическом строительстве двадцати трем гражданам Германской Демократической Республики недавно было присвоено почетное звание «Герой труда». Среди награжденных — шофер Курт Редер, работающий в государственном хозяйстве близ г. Ауэ.

На нашем снимке: момент вручения высокой награды шоферу Курту Редеру.

Для преодоления встречающихся на пути движения канав, кюветов, траншей и других искусственных и естественных нешироких углублений на местности применяют колесные мостки. Выбирая маршрут, следует ориентироваться на лучший по дорожным условиям, пусть даже он будет длиннее плохого маршрута.

При движении автомобилей по бездорожью в составе колонны водители чувствуют себя уверенно. Здесь всегда на помощь придут товарищи, а в необходимых случаях можно использовать тяговое усилие других автомобилей. Буксировка или застрывания автомобиля весьма целесообразна.

Если в затруднительном положении оказался автопоезд, то сначала выводит тягач, а потом прицеп, предварительно разведя дна их. Правильные навыки вождения автомобиля вырабатываются тогда, когда теория подкрепляется практикой, самосовершенствованием. В конечном счете это и определяет мастерство вождения при эксплуатации автомобиля по бездорожью.

Рис. 3. Движение автомобиля по глубокому песку.



Рис. 4. Движение автомобиля по снежной целине.



# Вам, ЧТО не записано В ПРАВИЛАХ

Рис. В. Армянова.

**В**одить автомобиль как можно быстрее и вместе с тем плавно, безопасно для людей, находящихся как в кузове, так и на улице или дороге, сохранить машину и груз, минимально расходовать топливо — таковы стремления каждого водителя. Многие считают, что для этого достаточно знать в общих чертах устройство автомобиля, уметь пользоваться органами управления, соблюдать правила движения.

На практике получается иначе. Большинство водителей, во всяком случае начинающих, которые все же имеют приобретенные выше знания и навыки, приходится мириться с неоднократными непредвиденными остановками и задержками в движении, тратить много времени на установку автомобиля.

Иной раз им не удается избежать аварии или даже аварии. Сказывается отсутствие опыта: у них не выработана «манера» управления, которая позволяла бы гибко применять знание автомобиля, приемы вождения, правила движения.

Чтобы восполнить этот пробел, целесообразно обратиться к опыту старших водителей, суммировать их навыки.

Первое правило, если так можно выразиться, «красивого» вождения автомобиля — все внимание управлению! Сосредоточить внимание на управлении — не значит щепетильно в руль, уставившись взглядом на дорогу и застыть в таком положении. Это значит — не курить, не беседовать с пассажирами, не есть во время движения, не разглядывать вывески и афиши. Водитель, следующий этому правилу, быстро и безопасно проведет машину в любых условиях. Он своевременно, еще издали заметит готовящуюся смену сигналов светофора, подъедет к перекрестку при зеленом свете, не прибегая к тормозам, и не потеряет времени на новый разгон. Он не допустит шума шестерки в коробке при переключении передач, не забудет выключить «мигалку». Такой шофер обедает ямы и буры на дороге, сбережет шины и повеску. Увидев свободный участок пути, он разовьет большую скорость, а на тесном участке дороги снизит скорость. Короче говоря, он всегда своевременно и правильно оценит обстановку.

Но ведь курить за рулем, разговаривать с пассажирами и обзавестись местность не запрещено, — возразит читатель. Да, не запрещено. Но, отвлекаясь от управления автомобилем, водитель должен помнить: мое внимание ослаблено, реакция замедлена, следовательно, нужно снизить скорость движения!

Еще более важно быть внимательным при плохой видимости — ночью, в дождь, туман — и на скользкой дороге, а также в дальнем рейсе, когда водитель сильно утомляется и его начинает укачивать. Вспомните слова песни Иза Монтана о шоферах: «Если хочешь долго жить, — внимание к рулю!»

Нередко, чтобы не устать, водители включают радио, поют, беседуют с пассажирами. Это тоже отвлекает водителя от управления. Значит, опять-таки — снижай скорость! А еще лучше остановиться и поспать хотя бы полчаса.

Часто не придают значения некоторым мелочам, которые, казалось бы, незаметно, но существенно отвлекают водителя от управления автомобилем. Это — дребезжание мелких предметов в «перчаточном» ящике, инструмента в багажном, шум, создаваемый ослабленными зажимами электропроводки, пятна на стеклах, «болтающиеся» занавески. Для того чтобы ездить спокойно и, как говорилось выше, «красиво», нужно соблюдать порядок в автомобиле, добиваться его надежной, бесшумной работы.

Большое значение имеет одежда водителя. Пояс должен быть свободным или ослабленным; на некоторых автомобилях неудобно ездить в пиджаке: рукава цепляются за арматуру двери. В жар-



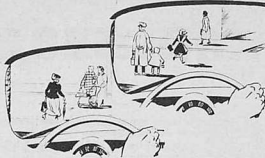
кую погоду неприятно, когда рука прилипает к рулевому колесу; поэтому рекомендуется надевать летние перчатки.

Второе важнейшее правило — уметь предвидеть развитие обстановки на улице. Тут трудно дать общий совет, но можно привести примеры.

Вы едете по улице, на которой встречается нерегулируемые перекрестки: приходится снижать скорость, чтобы избежать столкновения с автомобилями, пересекающими улицу. Стоит при этом обратить внимание на пешеходов: если они спокойно переходят поперечную улицу, двигаются и вы, если они остановились на краю тротуара в ожидании или спешат достигнуть другого тротуара, — будьте особенно осторожны. Заметив издали, что дорогу переходит группа пешеходов, снижайте скорость, так как они могут разбежаться в разные стороны.

Проезжая мимо остановки автобуса, троллейбуса или обочины грузового автомобиля, смотрите на поверхность дороги за ними и обращайтесь внимание на то, как перемещаются тени пешеходов.

Можно выиграть во времени и скорости, если двигаться через регулируемый перекресток без остановки. Как скоро



будет включен зеленый свет светофора? Когда с вашей стороны к перекрестку подходит немного автомобилей, они еще далеко от стоп-линии, а с противоположной стороны выстроилась очередь для левого поворота, то можно ожидать, что регуляровщик сначала пропустит встречные машины. Конечно, если светофор не автоматический. Значит, лучше не спешить.

Вы сделали автомобиль перед тем, как оставить левый поворот, и ждете разрешающих сигналов. Но справа фуруны и автобусы загораживают светофор. Можно догадаться, что разрешен поворот, если встречный поток автомобилей приостановился. Включайте передачу и будьте готовы к движению.

На нерегулируемом закрытом перекрестке, когда проезжая часть свободна, ведите автомобиль дальше от возможно-



го появления машины, следующей в поперечном направлении, т. е. ближе к тротуару в первой половине перекрестка и к осевой линии — во второй половине. Иначе — снижайте скорость.

Следите за поведением водителей других автомобилей, старайтесь угадать их намерения. Грузовой автомобиль подает влево: очень возможно, что он будет



делает левый поворот. В этом случае будьте готовы объехать его справа. Но если впереди не намечается ответвления дороги или улицы влево, можно ожидать и обратного. Водитель автомобиля делает «замаш» влево, чтобы повернуть направо или въехать в ворота.

Иногда удается оценить намерения другого водителя по манере его езды. Если он часто тормозит, машина «шарахается» в сторону от других автомобилей, то это новичок. Его машину надо обогнать, двигаясь при этом подальше от нее. Другой едет уверенно, использует каждую «лазейку», чтобы продвигаться вперед. Тут, пожалуй, самое пра-



вильное — следовать за ним на близком, но безопасном расстоянии или действовать так же уверенно, как он.

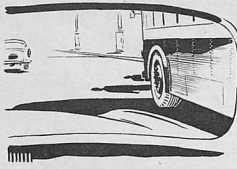
Короче говоря, управлять автомобилем нужно творчески, изобретательно.

Из сказанного, между прочим, вытекает и еще одно правило, обязательное, на наш взгляд, для каждого водителя: не делать маневров, по поводу которых другие водители должны гадать, что они означают. Всегда при обгоне пользуйтесь указателями поворота: выхода на обгон, дайте сигнал левого поворота, возвращаясь после него в свой ряд, — сигнал правого. Нажимайте, хотя бы на одно мгновение, на педаль тормоза, чтобы включить стоп-сигнал даже тогда, когда замедление хода не требует торможения. Если дорога свободна и не слишком широка, ведите автомобиль как можно правее, в крайнем случае на таком расстоянии от осевой линии, которое позволяет обогнуть вас. Не перемещайтесь без нужды из ряда в ряд.

Для того чтобы дать водителю обгоняемого вам автомобиль сигнал, полезное и днем включать фары: они хорошо заметны в зеркале обратного вида. Включение фар днем помогает, например, когда нужно «осадить» водителя встречной машины, неправильно выходящего на обгон или спешащего «захватить» тесный участок дороги.

Итак, внимание и предвидение — две главные заповеди водителя.

Третья заповедь очень наглядно выражена на плакате, взятом в Швейцарии, где безопасности движения придают большое значение. Плакат нарисован с точки зрения человека, находящегося на осевой линии дороги: справа — автомобиль, мчющийся вдаль, слева — приближающийся к этому месту; за ним виден мотоциклист, который как будто колеблется: устремиться ему в узкий коридор между встречными машинами или воздержаться. Надпись на плакате гласит: «Überholen? Им швейцарский» («Обогнать? Если сомневаетесь — ни в коем случае!»). Подумайте над этой короткой фразой и запомните ее — в ней за-



ложен глубокий смысл. Она очень верно отражает и фактическое существо, и психологическую сторону безопасного вождения автомобиля. Управлять автомобилем нужно с уверенностью, а если ее в тот или иной момент нет, лучше проявить осторожность и избежать опасного положения. Применяйте это правило всегда при обгоне и движении в тесных условиях, при выборе трассы на бездорожье и маневрировании.

По поводу маневрирования, и в частности установки машины на стоянке, можно дать много советов. Ограничимся самыми главными. Быстрое маневрирование достигается длительной тренировкой. Основное внимание при этом должно быть обращено на то, чтобы хорошо «чувствовать» габариты и изучить поворотливость данного автомобиля. Запомните ориентиры, определяющие положение вашей машины по отношению к тротуару (например, представьте себе воображаемую линию, проходящую от края переднего капота к борту тротуара). Перед маневрированием и установкой автомобиля всегда оценивайте обстановку. Когда правила предписывают остановить машину на определенном расстоянии от перекрестка или пешеходной дорожки, прикиньте, сколько примерно автомобилей может разместиться на данном участке. Это позволит вам легко определить расстояние. Например, в новых правилах для Москвы речь идет о 20 метрах; значит, перед вами должно быть расстояние, достаточное для установки 3—4 «Побед».

При движении задним ходом многие пользуются зеркалом обратного вида. Это малоэффективно. Не ленитесь в этом случае высушиться в окно или, что лучше, приоткрыть двери. И вообще в зеркало следует смотреть как можно реже; но при начале движения или обгона пренебрегать им нельзя. «Злоупотребление» зеркалом не только отвлекает внимание, но и приводит иногда к серьезным ошибкам. Это бывает, например, тогда, когда водитель бессознательно в течение какого-то отрезка времени действует в соответствии с тем, что он видит в зеркале, а не через ветровое стекло.

Ускоренно движения способствует знание маршрута, в особенности осведомленность о тех или иных запрещающих знаках, местах скопления автомобилей, перекрестках и т. д. Во многих случаях выгодно удлинить маршрут даже на несколько километров (по свободным улицам), чем простоять в общей сложности 10—15 минут у светофора. Водитель должен безукоризненно знать план города, в котором он живет, и состояние основных проездов. То же относится к трассам дальних поездок, которые ему предстоит.

Автомобилист.

В народном Китае заканчивается проектирование нового отечественного шестиместного легкового автомобиля, серийное производство которого будет организовано на одном из заводов. Как сообщают, в течение начинающейся в 1958 году второй пятилетки намерено освоить серийное производство 4—5 новых моделей автомобилей.

\* \*

За восемь лет с 1950 года по 1957 год, в демократическом секторе Берлина количество автомобилей частного владения возросло более чем в полтора раза, сообщил недавно руководитель отдела городского транспорта при Берлинском магистрате Коельс.

\* \*

Самая высокая автомобильная дорога в мире, которая строилась 19 месяцев, открыта недавно для эксплуатации в народном Китае. Эта дорога, соединяющая город-плато Ланчжоу с Западным Тибетом (длина до 1179 км), почти на всем своем протяжении проходит на высоте 5000 м и выше. В среднем моря. Высший пункт трассы находится на высоте 5500 м над уровнем моря.

\* \*

Французский психолог Д-р Жиде опубликовал заявление, в котором утверждает, что по многолетним наблюдениям можно сделать вывод о том, что женщины в качестве продавщиц автомобилей и рекламных агентов фирм добиваются гораздо больших успехов, чем мужчины в той же роли. За последние годы многие фирмы переключились с производства мужского труда при продаже автомобилей. Так, во Франции насчитывается 208 продавщиц автомобилей. В Италии — 180, в Австрии — 44 и в Швейцарии — 18.

## СО ВСЕГО СВЕТА

К концу 1957 года в Федеративной Республике Германии насчитывалось 5 672 779 официально зарегистрированных (допущенных к эксплуатации) автомобилей и мотоциклов. Они израсходовали за год свыше трех миллионов тонн топлива.

\* \*

Руководители американских автомобильных концернов «Дженерал Моторс», «Крайслер» и «Форд» отклонили предложение председатели профсоюза рабочих автомобильной промышленности Рейтера о снижении цен на каждый выпущенный им автомобиль в среднем на 100 миль, но отметили, что должно было, по мнению Рейтера, явиться «вкладом в борьбу» против общего роста цен в стране. Генри Форд II заявил при этом, что борясь с ростом цен на автомобили следует путем... снижения заработной платы рабочим автомобильной промышленности.

\* \*

При испытании новой модели гоночного автомобиля «Феррари II» формулы (с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1500 см<sup>3</sup>) разбился намертво главный инженер заводов Феррари Андро Фраскети.

\* \*

Итальянская полиция арестовала недавно более 70 человек, пытавшихся подкупить «автомобилей» по подложным талонам. Оказалось, что существует большая организация фальшивомонетчиков, имевшая свои разветвления в Риме, Флоренции, Болонье, Напье, Генуе и других городах страны. К моменту разоблачения эта организация сумела продать десятки тысяч талонцов, по которым было получено более 300 000 литров бензина.

\* \*

По данным министерства торговли США, население страны затрачивает на приобретение и эксплуатацию автомобилей (включая стоимость топлива) 23 миллиарда долларов в год, что составляет 14 процентов всей суммы расходов населения (на продукты питания расходуется 42 процента).

Überholen...?

Im Zweifel nie!





## НОВЫЙ ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ

К 40-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции народное предприятие «Автообильный завод Цвинкау» (ГДР) выпустило опытный образец нового легкового автомобиля, который должен прийти на смену известному немецкому автомобилю Р-70, выпускающемуся ряд лет.

Новой модели автомобиля, который до сих пор в провентных листах и в прессе обозначался как «тип Р-50», присвоено, по предложению коллектива народного предприятия, наименование «Трабант», что в переводе означает «Спутник». Сейчас уже выпущена первая пробная серия этих автомобилей.

Автомобиль «Трабант» представляет собой двухдверный лимузин с двигателем 500 см<sup>3</sup>, т. е. относится к классу малолитражных автомобилей. Несмотря на это, он отличается целым рядом удобств, вместительности и конструктивными особенностями, которые характерны обычно для автомобилей более высокого класса. Это впечатление подкрепляется также и относительно большими размерами (а также оригинальной формой) кузова.

Характерным для «Трабанта» является широкое применение пластической массы дуропласт (подробнее об этом см. «За рулем» № 5 за 1956 год), в обработке которого народное предприятие Цвинкау накопило за последние годы большой опыт. Несущую конструкцию кузова можно охарактеризовать как смешанную, поскольку для его изготовления наряду с дуропластом применяется стальная лист. При этом основные несущие части кузова — и, в частности, нижняя платформа, задок и передок — выполнены сварными, а остальные части — крыша, крылья, двери, крышки капота и багажника — изготовлены из пластической массы. Ощущению большой просторности кузова способствует большое боковое стекло, а также панорамические ветровое стекло, выполненное (так же, как и заднее стекло) из гнутого, «выбужденного» «секурита». Боковые окна в дверях открываются не вертикально, а в стороны и имеют регулируемые створки для улучшения вентиляции.

При проектировании сидений большое внимание было уделено их «анатомическому соответствию» и легкости входа и выхода, поскольку кузов является двухдверным. Благодаря этому задние

сиденья удалось сделать очень удобными, а передние выполнены регулируемыми не только по длине, но и по углу наклона спинки. Двухчленная шарнирная конструкция передних сидений, складывающихся в двух плоскостях и легко откидывающихся вперед, значительно облегчает вход и выход пассажиров.

Емкий багажник (полезная площадь 75х60 см, высота 30 см) имеет крепление для запасного колеса. Емкость его легко можно увеличить, если сдвинуть вперед (или совсем снять) задние сиденья. Во втором случае кузов автомобиля «Трабант» становится комбинированным, т. е. допускает перевозку груза весом 300 кг.

На автомобиле установлен двухцилиндровый двухтактный двигатель с рабочими объемами цилиндров 500 см<sup>3</sup> (ход поршня 73 мм, диаметр цилиндра 66 мм) и степенью сжатия 6,7:1. Двигатель развивает мощность 18 л. с. при 1500 об/мин. Его максимальное число оборотов — около 4500 об/мин; максимальный крутящий момент равен 4,5 кгм при 2500 об/мин. Питается двигатель осуществляется смесью бензина с маслом (в пропорции 25:1) с помощью карбюратора, топливо поступает из расположенного над капотом бензобака емкостью 24 литра. Во избежание «неожиданностей» предусмотрен также резервный бак емкостью 4 литра. Пуск газа в картер регулируется плоской вращающейся заслонкой, сидящей на коленчатом валу.

Двигатель имеет принудительное воздушное охлаждение, обеспечиваемое осевой воздушной, которая имеет общий с генератором привод от коленчатого вала, с помощью одного клиновидного ремня. Это имеет то преимущество, что с выходом из строя клиновидного ремня прерращает работу не только воздушника, но и генератор, о чем сразу же сигнализирует контрольная лампочка.

В холодное время года подогреваемый двигатель воздух может быть использован для обогрева кузова; воздушный рубашка, по которой охлаждающий воздух подводится к ребрам двигателя, имеет продолжение до привода вентилятора, где воздух подогревается еще сильнее и затем подводится, смотря по необходимости, либо к форсункам для обогрева ветрового стекла, либо в кузов — на уровне ног водителя (самый глушитель распо-

ложен в задней части автомобиля). В летнее время можно посредством отклонения от источников тепла обеспечить по той же магистрали (от воздушника) доступ свежего воздуха в кузов.

Двигатель, однодисковое сухое сцепление, четырехступенчатая коробка передач (со свободным ходом) и привод на передние колеса вместе с дифференциалом выполнены в одном блоке и подвешены на трех точках поперечно оси движения машины, перед передней осью. Передача крутящего момента к передним колесам осуществляется посредством двух осей с двойными солнечниками; те, которые прилегают к коробке дифференциала, выполнены из резины, а наряданы у головок осей представляют собой обычные стальные шарниры, закрытые резиновыми манжетами. Передаточное число главной передачи равно 4,93.

Подвеска передних колес осуществляется с помощью поперечной листовой рессоры и треугольной системы рычагов. Между листами рессоры предусмотрены специальные прокладки, значительно повышающие ее надежность и характеристику. Концы рессоры полностью свободны. Вместо обычных рессорных пальцев, требующих смазки, применены резиновые «сепараторы», которые отличаются большим сроком службы и поглощают шумы, возникающие от качения колес по дороге. В системе подвески передних и задних колес автомобиля имеются также телескопические амортизаторы двойного действия.

Комплектный узел привода на передние колеса, состоящий из двигателя, коробки передач, дифференциала, полуосей и колес, а также система рулевого

Рис. 2. Органы управления автомобилем «Трабант».

Рис. 1. Передняя ось и силовая передача автомобиля «Трабант».

управления, рессоры и амортизаторы объединены в «коляску», которая легко демонтируется и вытаскивается из-под кузова для производства ремонтных работ (рис. 1).

На автомобиле применяются гидравлические колодочные тормоза на все колеса; диаметр тормозных барабанов равен 200 мм и общая площадь тормозных накладок, протырающая 420 мм, обеспечивает вполне достаточную эффективность торможения. На задние колеса, кроме того, действует механический ручной тормоз, рукоятка которого расположена между раздельными передними сиденьями.

Переключение передач осуществляется фигурным рычагом, расположенным на рулевой колонке. В конструкции привода от рычага к коробе предусмотрены внутренние зубцы, облегчающие переключение. Коробка передач обеспечивает следующие передаточные отношения: 4,08 (I); 2,38 (II); 1,5 (III) и 1,02 (IV). Передаточное число заднего хода — 5,35. Соответствие между передаточными автомобилями может преодолевать подъемы 32 проц. (I), 18 проц. (II), 11 проц. (III) и 6 проц. (IV).

Рулевое управление автомобиля «Трабант» выполнено на основе зубчатой рейки и имеет резинчатые шарниры. Конструкция рулевого колеса, расположение приборов на щитке и педаль управления видны на рис. 2. Рулевое колесо имеет всего две ступицы, что улучшает обзор водителем дороги и щитка приборов; ступица рулевого колеса, в целях повышения безопасности при аварии, расположена значительно ниже венца колеса. Спидометр, счетчик километров, контрольные лампы зарядки аккумулятора и указатель поворота, а также указатель дальнего света объединены в одной компактной приборной панели с от него расположенные четыре кнопки для включения света и спаренных стеклоочистителей; справа замок зажигания, ключ которого легко поворачивать направо приводит в действие также и стартер. На рулевой колонке предусмотрено широчайший переключатель светового указателя поворотов; при горизонтальном смещении он включает соответствующие пофарники, а при вертикальном — подает звуковой сигнал.

Обращают на себя внимание отдельные педаль управления, благодаря этому в полу кабины не приходится прорезать отверстий, через которые проходит воздух, охлаждая ноги водителя. Габаритные размеры автомобиля «Трабант»: длина — 3375 мм, ширина — 1500 мм, высота — 1395 мм. База автомобиля — 2020 мм. Диаметр рулевого колеса — 1200 мм, задних — 1220 мм. Просвет — 180 мм. Размеры шин 520×13, давление во всех шинах одинаковое — 1,6 атм. Общая вес (без пассажиров) — 620 кг. Радиус поворота — 10 метров.

Автомобиль «Трабант» расходует 6 литров бензина на 100 км пробега. Максимальная его скорость — 100 км/час.

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕКОРДЫ

Известный английский гощик Стрелит Мосс, выступая на новом английском рекордно гоночном автомобиле EX-181 с рабочим объемом цилиндров двигателя 1489 см<sup>3</sup> (класс F), вывел ряд рекордов в области международных рекордов, пройдя дистанции: 1 км со скоростью 395,23 км/час, 5 км со скоростью 361,12 км/час, 10 км со скоростью 361,54 км/час. Все три результата (а также рекорды на дистанциях 1 миля и 5 миль) достигнуты со стартом с хода на Соленых озерах в штате Юта (США).

В классе С (до 1100 см<sup>3</sup>) англичанин Клиф Аллисон побил на автомобиле Монца пять международных автомобильных рекордов, среди них: 50 км — со средней скоростью 228,5 км/час, 100 км — 227,2 км/час и 200 км — 225,6 км/час.

В этом же классе английский гощик Томми Висдом, Дэвид Аш и Фил Хидз, выступая на автомобиле EX-179 с рабочим объемом цилиндров двигателя 950 см<sup>3</sup>, побил международные рекорды на дистанциях: 500 км (211,43 км/час), 1000 км (212,17 км/час), 2000 км (189,69 км/час) а также в трехчасовой (213,43 км/час), шестичасовой (212,64 км/час) и 12-часовой (190,37 км/час) гонках; звездный прохождение на Соленых озерах в штате Юта (США).

# Вездеходные машины Бундесвера

Аденауэрская политика реинтеграции Западной Германии находит свое выражение, в частности, и в том, что крупнейшие автомобильные фирмы выпускают все больше и больше новых моделей автомобилей, имеющих несомненно военное значение. Так на вооружении западногерманского бундесвера в настоящее время находится, кроме легких вездеходов «Форд», «Гольдиак» и «ДКВ», десять различных типов современных вездеходных автомобилей грузоподъемностью от 0,75 тонны до 5 тонн, а также несолько моделей специальных большегрузных машин.

Среди западногерманских военных грузовиков малого тоннажа обращает на себя внимание новый вездеходный автомобиль «Боргауд» (рис. 1), полевые испытания которого показаны на снимке (рис. 1). Он предназначен для десантных войск, а также может быть использован в качестве оперативной машины для связи и пр. Автомобиль имеет привод на обе оси и развивает максимальную скорость 95 км/час. Общая масса 3500 кг, база — 3,2 м, просвет над дорогой — 45 см. На автомобиле установлен двигатель с клапанным приводом, 4 цилиндры 2,4 литра. Максимальная его мощность 82 л. с.

Такой же двигатель устанавливается и на другой новой военной машине — «Боргауд» (рис. 2) грузоподъемностью 1,5 тонны. Этот автомобиль, также имеющий привод на все колеса, способен буксировать прицеп грузоподъемностью 1,5 тонны и предназначен к использованию в качестве походной ремонтной мастерской.

В классе 3-тонных грузовиков на смену известной машине «Опель-Блиц» в 1957 году пришел автомобиль «Фольксваген» (выпускающийся на немецком заводе в г. Кельне). Он имеет привод на все колеса (рис. 3) с цельнометаллической опорно-выступающей на три стороны грузовой платформой и V-образный восьмицилиндровый двигатель с рабочим объемом цилиндров 3,9 литра. Максимальная мощность двигателя 92 л. с. Автомобиль развивает скорость (на шоссе) до 80 км/час, преодолевает подъемы до 50 проц, броды и водные преграды глубиной более 1 метра. В автомобиле предусмотрена дополнительная обивка, благодаря которой он может использоваться для наведения проволочной связи и устройств заграждений. Для транспортировки автомобиля по воздуху на нем предусмотрена съёмная кабина и откидывающееся вперед ветровое стекло, что значительно уменьшает его габаритные размеры.

Четырехтонный вездеходный грузовой автомобиль «МАН-4» (рис. 4) имеет привод на все колеса и дизельный двигатель; мощность 100 л. с. Максимальная полезная грузоподъемность автомобиля (4700 кг) превышает на 400 кг его собственный вес (4300 кг). Грузовик «МАН-4» развивает скорость на шоссе до 92 км/час и преодолевает подъемы до 63 проц. Он буксирует прицепы общей весом до 10 тонн. К этой же группе автомобилей относятся 4,5-тонный автомобиль «Боргауд», который используется в качестве «летучки» для технической помощи (рис. 5), и 5-тонный «Бюсинг». Обе машины имеют привод на переднюю и заднюю оси.

И наконец следует назвать санитарный автомобиль «Боргауд» (рис. 6), кузов которого поставляет специальный завод фирмы «Мизен» в Бонне. Как утверждает журнал «Аутомобиль» в обзоре, недвусмысленно названном «Моторизованный бундесвер», в этом автомобиле машинист себе применяет все новейшие достижения санитарной и гигиенической техники, а также обеспечивается транспортировка раненых без малейших сотрясений кузовов.

В конце 1957 года было сообщено, что для этой машины подготовлен новый универсальный двигатель, способный работать на нескольких видах жидкого топлива.

Рис. 1. Вездеход «Боргауд 3½».



Рис. 2. Подуротанный грузовик «Боргауд».



Рис. 3. Немецкий грузовик «Фольксваген».



Рис. 4. Автомобиль «МАН-4».



Рис. 5. Армейская «летучка» на шасси «Боргауд».



Рис. 6. Санитарный автомобиль с кузовом «Мизен».





# ЗАРЯДКА ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ДВИГАТЕЛЯ

## ГИДРОТРАНСФОРМАТОР НА АВТОМОБИЛЕ СРЕДНЕГО КЛАССА

Всеступенчатые гидротрансформаторы крутящего момента пока еще редко применяются на европейских автомобилях среднего класса с двигателями 1,5 л. Однако в таких машинах устанавливаются только гидромфы, позволяющие передачи типа «вердрайв», или подобные им сервоприспособления. Тем большим интересом представляет новая конструкция гидротрансформатора, установленного на последней модели автомобиля «Рено», который демонстрировался недавно на Парижской выставке.

Автомобиль «Рено», модель «Фрегат», имеет двигатель мощностью 77 л. с. и весит 1780 кг, т. е. не является идеальной машиной для применения гидротрансформатора, наличие которого требует, как известно, избытка мощности. Тем не менее удачный опыт установки на него гидротрансформатора свидетельствует о том, что многое зависит еще и от совершенства самого гидротрансформатора. Как видно из рис. 1, гидро-

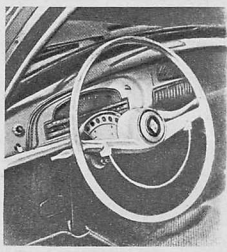


Рис. 2.

редаче (при помощи избирателя на рулевой колонке, рис. 2). Передаточные числа в трехступенчатой коробке передач равны 2,28:1 (при положении избирателя В, т. е. в особо трудных дорожных условиях) или 1,62:1 (при положении М, т. е. в горных условиях), а также 1:1 (при положении VR, т. е. при нормальных условиях дороги и городской улицы). Передающее число заднего хода 2,52:1.

Видимый поток в трансформаторе автоматически прерывается электромагнитным способом при прикосновении руки к избирателю. Благодаря этому прерастановка его с положения VR на М во время езды не требует никаких дополнительных операций.

По данным фирмы, коэффициент полезного действия «трансформонда» при нормальном движении по дороге, когда трансформатор работает как гидромф, составляет 87 проц. Тем не менее пришлось путем повышения степени сжатия в двигателе с 7:1 до 7,5:1 несколько уменьшить его мощность (с 77 до 80 л. с.) и крутящий момент. Это позволило сохранить удельный расход топлива почти на прежнем уровне.

Опы «Рено» свидетельствует об открывающихся практических возможностях применения гидротрансформатора на автомобилях среднего класса с двигателями, не имеющими больших резервов мощности.

пластмассовым кузовом. Применение пластмассы позволило снизить вес машины (сравнительно с известным спортивным автомобилем ДКВ) на 115 кг и придать кузову хорошо обтекаемую форму. Кроме того, пластмассовый кузов обеспечивает большую безопасность для водителя при авариях.

На автомобиле установлен трехцилиндровый двухтактный двигатель мощностью 40 л. с. с глушителем новой конструкции. С этим небольшим двигателем «Кондор» автомобиль развивает максимальную скорость 140 км/час, а с таким же двигателем мощностью 50 л. с. (рабочий объем цилиндров 1000 см<sup>3</sup>) максимальная скорость до 165 км/час. При неофициальных испытаниях на автодроме Монца новый автомобиль в течение 72 часов двигался беспрерывно со средней скоростью до 150 км/час, что превышает международные рекорды для этого класса машин.

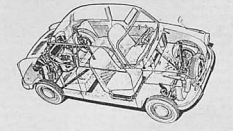
## МИКРОЛИТРАЖКА «ПРИНЦ»

К открытию международной автомобильной выставки в Оффенбурге-на-Майне западногерманская фирма «НСУ» приурочила выпуск нового микролитражного автомобиля «Принц», который отличается рядом конструктивных особенностей.

Благодаря применению несущей конструкции кузова удалось, в частности, получить довольно низкий собственный вес машины (490 кг), вмещающей четырех взрослых пассажиров. На автомобиле установлен двухцилиндровый четырехтактный двигатель с рабочим объемом цилиндров 583 см<sup>3</sup> и принудительным охлаждением от воздуха, которая одновременно обеспечивает хорошую вентиляцию кузова летом и подогрев воздуха зимой. Двигатель развивает высокий крутящий момент, благодаря чему автомобиль способен на I-й передаче преодолевать подъемы до 52 проц. В то же время максимальная скорость на хорошей дороге достигает 105 км/час.

Двигатель и четырехступенчатая коробка передач смонтированы в одном блоке и расположены в задней части автомобиля.

Автомобиль НСУ «Принц» имеет независимую подвеску колес, надежные тормоза, выполненные из легкометаллического сплава. Расход топлива на 100 км пробега составляет при скорости 90 км/час всего 5,4 литра.



## ПОЛЬСКАЯ МИКРОЛИТРАЖКА

В Варшаве изготовлен опытный образец польского отечественного микролитражного автомобиля «Смик» (см. фото), имеющего двухтактный двигатель с рабочим объемом цилиндров 350 см<sup>3</sup>. Машина вмещает двух взрослых пассажиров и двух детей, развивает скорость до 80 км/час и расходует 5 литров топлива на 100 км пробега.



## НОВЫЙ СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «КОНДОР»

Малоизвестная в Западной Германии фирма «Вейдлер» выпустила в конце 1957 года новый спортивный автомобиль «Кондор» (снимок внизу), технические данные которого привлекли всеобщее внимание. Автомобиль имеет трехцилиндровый двухтактный двигатель Хейнеля с рабочим объемом цилиндров 677 см<sup>3</sup> (мощность 32 л. с.), развивает скорость выше 140 км/час. Вес автомобиля — 650 кг. Двигатель расположен сзади и выполнен в одном блоке с четырехступенчатой коробкой передач. Размер шши 4,80 — 15.

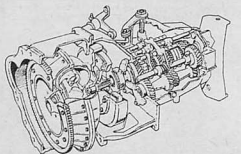


Рис. 1.

трансформатор Рено, получивший название «трансфлюида», состоит из соединенного с насосом валом насосного колеса, турбинного колеса и монтируемого на свободном конце направляющего колеса (дефлектора). Таким образом, в принципе он не отличается от известных конструкций, но имеет ту особенность, что направленные назад лопастями насосного колеса, а также направленные вперед лопасти дефлектора выполнены такой формы, которая обеспечивает высокий коэффициент полезного действия трансформатора. Задача дефлектора при этом является направлять рабочую жидкость вперед и ускорить ее поток, что и обеспечивает трансформацию крутящего момента двигателя.

Гидротрансформатор служит в данном случае лишь для трогания с места и для выравнивания сопротивлений движению при какой-то заранее установленной пе-

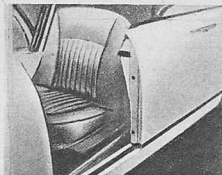
## СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «МОНЦА 3—6»

Американская фирма «Корвет» совместно с западногерманской фирмой «ДКВ» подготовила новую модель спортивного автомобиля «Монца», представляющего собой «синтетическую» конструкцию из агрегатов ДКВ и Корвета с полностью





АВТОМОБИЛЬ «Мультипла» — известная модификация легтового автомобиля «Фиат-600» с комбинированным кузовом успешно эксплуатируется в городах Италии в качестве такси.



НА МЕЖДУНАРОДНОЙ автомобильной выставке в Турине (Италия), состоявшейся в ноябре прошлого года, фирма «Альфа-Ромео» продемонстрировала новую модель своего автомобиля, двери которого открываются не в стороны, а сдвигаются по фигурным направляющим вдоль кузова. Для стоянки такой машины в городе требуется значительно меньшая площадь.

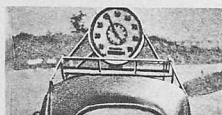


В АНГЛИЙСКОЙ армии грузовой автомобиль «Альбион» с вынесенным вперед постом управления используется в качестве командного пункта для управляемого снаряда «Сандерберд», который выдвигается из носовой части автомобиля. Двигатель автомобиля расположен под кабиной.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ американский военный автомобиль для транспортировки и запуска управляемых по радио снарядов «Слик Коперра», способных нести атомный заряд. Автомобиль приводится в движение электрическими двигателями, установленными в ступице каждого колеса и питающимися током от двух генераторов с дизельными двигателями. Механизмы погрузки и наводки также снабжены электрическими двигателями.

НА КРЫШАХ некоторых полицейских автомобилей в Западной Германии устанавливается спидометр увеличенных размеров, обращенный циферблатом в заднюю сторону. Спидометр служит автомобилистам для проверки спидометров своих автомобилей по вращению двигателя.



2,5-ТОННИЙ военный грузовой автомобиль японской фирмы «Исузу» получил высокую оценку во время всесторонних испытаний. Колесная Формула автомобиля 6x6. Шестицилиндровый дизельный двигатель автомобиля развивает мощность 110 л. с. при 2800 об/мин, крутящий момент — 34,5 кгм. Максимальная скорость — 65 км/час. Автомобиль преодолевает подъемы до 60 проц.



НА ВООРУЖЕНИЕ швейцарской армии поступил новый бронетранспортер «Моваг» с двойным, оппозитно расположенным постом управления. Расчитанный на перевозку полуотделенных автоматчиков, он снабжен 6-цилиндровым карбюраторным двигателем мощностью 141 л. с. и 10-ступенчатой коробкой передач. Максимальная скорость 80 км/час. Бронетранспортер вооружен крупнокалиберным пулеметом. Благодаря большому наклону бронелиста кузова значительно уменьшена поражаемость.



В БРЮССЕЛЕ (Бельгия) недавно пущен в эксплуатацию четырехколесный автомобильный туннель под главной улицей города, имеющий целью разгрузить центр города от транзитного автомобильного транспорта.



# ФОТО-ЭКРАН



ДЛЯ ПРОКЛАДКИ военных дорог через лесные заросли американской фирмой «Летури» сконструирована гигантская машина, способная за 15 минут повалить многолетние деревья на площади 4000 м<sup>2</sup>. Оба конца машины приводятся в движение отдельными электромоторами, работающими от дизель-электрической силовой установки. Управление дорожной машиной осуществляется одним человеком с вынесенного наверх поста управления.



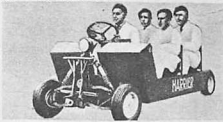
ОБЕ ОСИ нового грузового автомобиля американской фирмы «ФВД» являются ведущими и управляемыми, благодаря чему автомобиль обладает хорошей маневренностью и проходимостью. Рулевое управление снабжено усилителем.



ПОКАЗАННЫЙ на снимке новый спортивный автомобиль «Порше-1600», вынужденный в ФРГ иметь съемную металлическую крышу, что позволяет в летнее время легко превратить его в кабриолет. Зимой в автомобиле так же тепло, как в лимузине, так как крыша монтируется с уплотнением.



ОДНОМ американской авиационной компанией построен складной автомобиль «Харриер», предназначенный для военных целей. В сжатом состоянии автомобиль представляет собой прямоугольный прологоватый ящик весом 310 кг. За 60 секунд автомобиль может быть развернут в состояние готовности для езды. Двигатель 650 см<sup>3</sup> установлен сзади. Не используется 4-скоростная мотоциклетная коробка передач. Тормоза на все четыре колеса. Максимальная скорость — 96 км/час. Габаритные размеры автомобиля: длина — 2,86 м, ширина — 1,22 м, высота — 87 см.



## НЕКОТОРЫЕ СОВЕТЫ ПО ПОДГОТОВКЕ МОТОЦИКЛОВ К СОРЕВНОВАНИЯМ



Рис. 2. Проверка положения колес мотоцикла в горизонтальной плоскости.

ШИРОКО известный упругий привод магнето М-27 с помощью резиновой муфты, несмотря на наличие ряда положительных качеств, имеет ряд недостатков — в первую очередь сравнительно большой выступ магнето из-под крышки картера, образованный при установке упругого привода.

В то же время жесткое крепление якоря на валу двигателя ИЖ имеет ряд преимуществ. Оно дает возможность спрятать магнето под крышку и свести выступ до минимума. Аналогичную установку магнето целесообразно делать и на двигателях мотоциклов К-55.

Как же произвести жесткое крепление магнето на валу двигателя?

После разборки магнето надо из дуралюминия или бронзы выточить шайбу диаметром 49 мм и высотой 15 мм.

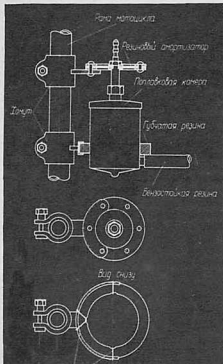
Шайба крепится к якорю с помощью четырех винтов, для чего нужно в якоре высверлить четыре отверстия и нарезать резьбу под винты диаметром 5 мм.

В собранном виде якорь с шайбой устанавливаются на токарный станок и в них протачивается конусное отверстие по конусу коренной шейки коленчатого вала. После установки якоря на конусный конец коленчатого вала якорь закрепляется шпилькой и гайкой.

Для крепления корпуса магнето надо из дуралюминия выточить планшайбу, которая крепится к корпусу магнето шпильками с гайками, затем производится разметка шайбы якоря под шпильку. Для этого на коническую часть коленчатого вала наносит краску и ставит шайбу с якорем. Сняв якорь с вала, по отпечатку на его внутренней конической поверхности определяют, где надо сделать канавку под шпильку.

ПОПЛАВКОВЫЕ камеры карбюраторов многооборотных мотоциклетных двигателей вибрируют настолько, что

Рис. 1. Приспособление для уменьшения вибрации поплавковой камеры карбюратора.



это зачастую отражается на правильной работе карбюраторов, иногда они даже отламываются от карбюраторов. Приведенное на рис. 1 приспособление в значительной степени уменьшает вибрацию поплавковой камеры и предохраняет ее от поломок.

Как видно на рисунке, поплавковая камера устанавливается отдельно от корпуса смесительной камеры и крепится на раме мотоцикла с помощью двух хомутов. К верхнему хомуту крепится резиновый амортизатор в виде диафрагмы, в котором укрепляется поплавковая камера способом, показанным на рисунке. Для гашения колебаний нижней части поплавковой камеры она устанавливается в кольце из мягкой губчатой резины. Подобное крепление может легко сделать спортсмен, оно имеет применение на многих спортивных и гоночных мотоциклах. При этом топливо из поплавковой камеры поступает к жиклеру по шлангу.

В ЦЕЛЯХ уменьшения степени утомляемости водителя на мотоциклах ИЖ-49, ИЖ-55-К и ИЖ-55-М нередко приходится увеличивать длину руля (с 720 до 800 мм). Чтобы сделать это, надо его распилить ножовкой в двух местах и в эти места установить две вставки, которые привариваются к рулю после доведения его до размера 800 мм. Для придания рулю большей жесткости и прочности между рукоятками вдоль руля приваривается трубка диаметром 14—15 мм, длиной 410 мм.

ДЛЯ УСТОЙЧИВОСТИ мотоцикла большое значение имеет положение колес в горизонтальной и вертикальной плоскости. Перекос колес относительно друг друга может иметь место на мотоциклах ИЖ потому, что погнут задний маятник, искривлена передняя вилка или рулевая колонка. Это ведет к нарушению устойчивости мотоцикла (руль тянет в сторону), и мотоцикл «плохо держит до-

рогу». Прежде чем исправить этот дефект путем выправления вилки или маятника, следует тщательно проверить положение колес.

Для проверки делаются шаблоны. Шаблон для проверки положения колес в горизонтальной плоскости делается из деревянной доски с четырьмя выступами. Выступы прикрепляются к доске так, чтобы они ложились на обод колес, как показано на рисунке 2. Если обод переднего колеса выше, чем обод заднего, то передние выступы шаблона должны быть длиннее на величину 1/2 разности ширины ободов.

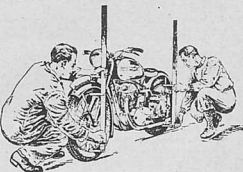


Рис. 3. Проверка положения колес мотоцикла в вертикальной плоскости.

Для контроля в вертикальной плоскости делаются два шаблона (рис. 3) и после установки просматривается параллельность вертикальных реек-шаблонов. Несовпадение плоскостей колес не должно превышать 10 мм для кроссовых мотоциклов и 5—6 мм для шоссейных мотоциклов.

Иж. И. ЗОТОВ,  
мастер спорта.

## НА МОТОЦИКЛЕ ВОКРУГ СВЕТА

Индийский студент Рам-Чандра Базу из Калькутты совершает интересное кругосветное путешествие на мотоцикле «Симсон» SR-1, выпускаемом народным предприятием в Зуле (Германская Демократическая Республика). На этом мотоцикле, предоставленном в его распоряжение Союзом германской молодежи, он пересек границы Венгрии, Болгарии, Румынии, Австрии, Италии, Швейцарии, Франции и Англии, проехал в общей сложности более 15 000 км. Прибыв в Берлин, молодой путешественник получил в свое распоряжение новый мотоцикл модели SR-2, на котором сейчас продолжает свое путешествие. Он посетит скандинавские страны, Соединенные Штаты Америки (в том числе Аляску), Канаду и другие страны, после чего, примерно через два года, возвратится в Берлин.

На фото: индийский студент Рам-Чандра Базу на улицах Берлина.



# ОБЩИЙ ЗАЧЕТ В СОРЕВНОВАНИЯХ

## ГОНОЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ ПЕРВЕНСТВА МИРА 1958 ГОДА

В практике существования автомобильных соревнований в нашей стране принято оценивать результаты, достигнутые спортсменами, по категориям и маркам автомобилей, а иногда и по их классам. Определением, как известно, рабочим объемом двигателя. В некоторых же соревнованиях, имеющих категорию и классов довольно велико (серийные, спортивные и гоночные разного литража), а число автомобилей в каждом классе очень небольшое.

Кроме того, автомобили с рабочим объемом двигателя, соответствующим началу класса, всегда будут находиться в невыгодном положении по сравнению с автомобилями, рабочим объемом двигателя которых относится к концу класса.

Вот почему желательно уравнять шансы различных автомобилей в соревнованиях, уменьшив количество зачетных групп.

Опыт проведения автомобильных соревнований за рубежом показывает полную возможность такого решения вопроса. Там, в частности, введена зачетная формула, применение которой ставит в равные условия различных автомобилей в зависимости от рабочего объема их двигателя. Так, в традиционных многодневных соревнованиях «Тур де Франс» зачет ведется по двум категориям автомобилей. В категорию А входят серийные автомобили и в категорию В — автомобили большого туризма всех классов. Эти семидневные соревнования, в которых участвуют лучшие французские и другие зарубежные гонщики, включают в себя: пробег по Франции с заданными скоростями (регулярность хода) и девять специальных испытаний (два спортивного подъема в гору и семь шоссе-нольцевых гонок).

Общий зачет для той или иной категории автомобилей определяется суммой штрафных очков, полученных при пробеге с заданными скоростями, и очков, набранных в специальных испытаниях, по формуле:  $O = \Sigma_{ш} + K \Sigma_{сп}$ , где

$\Sigma_{ш}$  — сумма штрафных очков;

$K \Sigma_{сп}$  — сумма очков, набранных в специальных испытаниях;

$\Sigma_{сп}$  — сумма баллов, полученных в специальных испытаниях;

$K$  — поправочный коэффициент для автомобилей разных классов.

Сумма баллов всегда пропорциональна времени в секундах, показанному в специальных испытаниях. Количество баллов равно:  $B = \frac{t}{a}$ ,

где  $a$  — коэффициент, устанавливаемый для данного вида испытаний, который может быть равен 1; 0,75; 0,5; 0,25 и 0,125, в зависимости от их значения;

$t$  — время в секундах, за которое завершен данный вид испытаний (подъем в гору, нольцевая гонка).

Поправочный коэффициент  $K$  определяется формулами: для серийных автомобилей:

$$K = \frac{v}{v + 250};$$

для автомобилей большого туризма:

$$K = \frac{v}{v + 290}, \text{ где}$$

$V$  — рабочий объем двигателя в см<sup>3</sup>.

Лучший результат будет у того гонщика, который наберет наименьшее количество очков.

В соревнованиях, известных под названием «Ле-ман», в которых принимают участие спортивные автомобили, зачетные места определяются по так называемому индексу результатов  $U$ . Он представляет собой отношение действительного пробега  $Z$  автомобиля за 24 часа к нормативному пробегу  $Z_1$ , называемому в зависимости от рабочего объема двигателя  $U$ :

$$U = \frac{Z}{Z_1}$$

Нормативный пробег  $Z_1$  устанавливается по формуле:

$$Z_1 = Z_2 - \frac{v - 150}{v + 150} \text{ км,}$$

где  $Z_2$  — пробег автомобиля класса А (более 8000 см<sup>3</sup>) в течение заданного времени (для указанных соревнований «Ле-ман»  $Z_2 = 4000$  км).

Тот гонщик, у которого индекс  $U$  будет наибольшим, и является победителем. Формула для  $Z_1$  может быть написана на так:

$$Z_1 = K \cdot v - 150, \text{ где } K = \frac{v}{v + 150}.$$

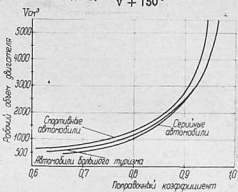


График изменения коэффициентов  $K$  для автомобилей серийных, большого туризма и спортивных — в зависимости от рабочего объема  $V$  двигателя приведен на рисунке. Анализ этого графика показывает, что для автомобилей большого туризма с малым рабочим объемом двигателя устанавливаются более жесткие скоростные требования, чем для серийных автомобилей. Для спортивных автомобилей с малым рабочим объемом скоростные требования также повышаются.

Л. АФАНАСЬЕВ, судья всесоюзной категории.

Успех английского гонщика Стюарта Мосса, сумевшего на новом автомобиле «Ванволд» с большим преимуществом выиграть два последних соревнования на первенство мира 1957 года (в Искрае и в Монце), привлек внимание публики. Показывать также и наивысшую скорость («лучший круг») соответственно 157,5 км/час и 120,5 км/час, побуждают владельцев фирмы «Феррари» и «Мазерати» уделить особенно большое внимание разработке конструкций машин для соревнований 1958 года.

Фирма «Феррари», в частности, возлагает надежды на свой новый автомобиль I формулы (до 2,5 т), имеющий V-образный шестнадцатилитровый двигатель со степенью сжатия 9:1, который развивает при 6400 об/мин мощность 290 л.с., весит при длине 1283 мм и аккомодирует вес более чем на 50 кг. На новом автомобиле будут установлены также шины уменьшенного размера (15" вместо 16" на прошлой модели).

Одновременно сообщается, что фирма «Феррари» подготовила новый V-образный 12-цилиндровый двигатель с рабочим объемом 2496 см<sup>3</sup>. Одновременно велась работа по созданию 6-цилиндрового двигателя с рабочим объемом 1400 см<sup>3</sup>. Кроме того, на алкоголе, а на авиационном 100-октановом бензине, а завод в Модене изготовил новый автомобиль «Мазерати» с 3-литровым двигателем и 1,5-литровую машину для «Большого туризма». Однако в конце прошлого года фирма неожиданно сообщила, что в 1958 году откажется от участия в розыгрыше, как Большой призов наций (т. е. перенесет место проведения чемпионата мира), так и «Кубка конструкторов» по спортивным автомобилям. Это сообщение вызвало резкие возражения в среде народной автомобильной прессы, причем высказывались предположения, что фирме не удалось создать реальное «контрпраще» против нового «Ванвола». Допускается также возможность, что фирма впоследствии отменит свое решение.

Новый английский автомобиль «Ванволд», появление которого во второй половине 1957 года вызвало все эти события, является совершенно новой конструкцией. На нем установлен короткий четырехцилиндровый рядный двигатель с рабочим объемом 1400 см<sup>3</sup> непосредственным впрыском топлива. Рабочий объем цилиндров двигателя 240 см<sup>3</sup> (ход поршня 60 мм, диаметр цилиндра 60 мм). При 7200 об/мин двигатель развивает мощность 285 л.с.

Обращает на себя внимание вообще активизация английских автомобильных фирм перед предстоящим спортивным сезоном. Так, кроме «Ванвола», к розыгрышу первенства мира по гоночным автомобилям I формулы заявил автомобиль «Лотус» с двигателем «Континент-Климакс», развивающим мощность 210 л.с. (рабочий объем двигателя 2,2 л). Автомобиль весит 350 кг. Выступать на нем будут известные гонщики Клиф Аллисон, Грехем Хилл и Кейт Холл. На английском первенстве мира первой формулы, подготовленных фирмой «БРМ», будут выступать чемпионы Франции 1957 года — Грехем Хилл и также Гарри Шелл и Морис Тринтиньяни.

В розыгрыше первенства мира 1958 года будут, по всей вероятности, приняты участие также гоночные автомобили I формулы, подготовленные английской фирмой «Астон-Мартин». Подготовкой к предстоящим соревнованиям держится пока в секрете, однако известен рабочий объем двигателя (2,4 литра), а также то, что участие в гонках фирмы обеспечен Тони Брукс.

### По следам неукоблуженных материалов

## НА ПАРОХОДЕ С ПОЛНЫМ БАКОМ

В своем письме в редакцию автолюбителей А. Н. Антонов (с. Салтыковка, Московской области) сообщает, что, когда при транспортировке легковых автомобилей на судах Черноморского пароходства заперты баки, то, в зависимости от того, в каких машинах, помимо того, что это создает большие неудобства для автолюбителей, в портах существуют грубые, неправильная практика: имеющиеся в баках бензин, перед погружкой автомобилей на пароходы, выливаются, сливаются в канализационные колоды.

ДОРОЖНИКОВ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ

# МОТОЦИКЛЕТНЫЙ КРОСС ИМЕНИ В. П. ЧКАЛОВА

В прошлом году в Чехословакии было проведено свыше 500 мотоциклетных соревнований, в том числе 58 шоссейно-кольцевых гонок, 89 кроссов, 93 соренования на шоссе, 62 соревнования на проселочных дорогах, 59 ночных поездок на ориентировку, 43 ралли и др. Кроме того, мотоциклетства ЧС участвовали в 42 международных соревнованиях, из них 8 были проведены внутри страны и 34 за рубежом.

\* \*

В качестве так называемых «классических» мотоцинов, которые будут проведены в 1958 году, наряду с соревнованиями, входящими в зачет розыгрыша первенства мира, ФИМ утвердил следующие международные мотоциклетные соревнования: Большой приз Франции (25 мая), Большой приз Венгрии (17 августа), Большой приз ГДР (8 сентября), Большой приз Чехословакии и Большой приз Мексики.

\* \*

При своем возвращении в Аргентину после окончания розыгрыша первенства мира 1957 года победитель этого первенства Хуан Фашико заявил, что на 1958 год он не заключит договора ни с одной из автомобильных фирм, хотя и намерен принять участие в соревнованиях, с тем чтобы в шестой раз завоевать высший титул чемпиона мира по автомобильному спорту. Фашико заключил контракт с ридом кинофирм, которые будут производить съемки этих соревнований.

\* \*

Первенство мира по мотоциклов (проводимое на мотоциклах 500 см<sup>3</sup>) будет в 1958 году разыграно на соревнованиях в Австралии (20 августа), в Испании, Швейцарии (11 мая), Франции (18 мая), Италии (22 июня), Англии (6 июля), Голландии (27 июля), Бельгии (3 августа), Люксембурге (10 августа), Чехии (17 августа) и Польше (31 августа).

Почти такой же календарь установлен для розыгрыша первенства Европы по мотоциклов (на мотоциклах 250 см<sup>3</sup>), с той только разницей, что вместо соревнований в Дании будет проводиться соренование в Западной Германии (13 июля).

\* \*

В международном сореновании на регулярности движения в Корсике, под новым названием «Ралли 10 тысяч километров» (протяженность 1142 км), участвовало 120 спортсменов, которые, кроме того, прошли 5 километров по тяжелой горной дороге и участвовали в скоростной гонке на дистанции 1 км. Победителем оказался Николай Лагенста из итальянского автомобиля «Альфа-Ромео».

\* \*

Новый спортивный мотоцикл «Дукати» (класс до 125 см<sup>3</sup>), имеющий одноцилиндровый четырехтактный двигатель с верхним распределением и степенью сжатия 8:1 (мощность двигателя 10 л. с. при 8000 об/мин), показал на заводских испытаниях максимальную скорость 112 км/час.

\* \*

Из пяти этапов, общей протяженностью в 2937 км, состояла дистанция соренований на Большой дорожной приз Аргентины. Победителем соренования в общей зачетной таблице в течение 22 часа 49 минут 39 секунд явился Хуан Гальвек, несмотря на то, что на финише последнего этапа он был лишь шестнадцатым.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), В. Д. МАЙБРОДА, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОЖКИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТРАНОВ

Обформление И. Л. Марголина. Корректор Н. И. Хайло. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

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

Сдается в набор 7.1.58 г. Бум. 60x92/8 1,75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л., 7,5 уч.-изд. л.+1 вклейка. Подл. к печ. 18.11.58 г. Г-43068. Тир. 100.000 экз. Цена 3 руб. Зак. 27.

В конце 1957 года состоялся очередной традиционный командный мотоциклетный кросс имени Героя Советского Союза В. П. Чкалова. Право обладания призом досталось ФМС «Фарфоровый завод» с портретом героя — сразу лишь четыре коллектива («Трудовые резервы», «Буревестник», «ИМАЗ», ДОСААФ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ), выставившие необходимые для этого сборные команды на мотоциклах трех классов (125 см<sup>3</sup>, 350 см<sup>3</sup> и до 350 см<sup>3</sup> с колясками). Прочие коллективы боролись лишь за первенство по отдельным классам мотоциклов.

Традиционная трасса кросса — от ст. и финишем на пиесе Химинского речного вокзала, на этот раз была укорочена и состояла из четырех кругов по 12,9 км каждый. Юноши и женщины, сореновавшиеся на мотоциклах 125 см<sup>3</sup>, проходили только по два круга, а участникам соренований наступила отечель, и снежный покров превратился в ледяную поверхность, местами покрытую слоем воды. Эти условия усложнили движение по трассе.

На трассе разгорелась острая спортивная борьба. Преимущество было явно на стороне спортсменов «Трудовых резервов», за исключением юношей, где сильнеешими оказались спортсмены ДОСААФ Московской области. В классе до 350 см<sup>3</sup> на трассе контрольных пунктов, выяснилось, что некоторые спортсмены «Трудовых резервов» допускали нарушения правил соренования, за которые судейская коллегия была вынуждена применить предупреждение. Половина участников и сняты их с зачета. В итоге оказалось, что абсолютное первенство и переходящий приз выиграла спортивная команда Московской области, занявшие первые места по группе юношей и в классе мотоциклов с колясками, 4-е место в классе до 125 см<sup>3</sup> и 5-е место в классе до 350 см<sup>3</sup>. Спортсмены «Трудовых резервов», сохранив первые места в классах до 125 см<sup>3</sup> и до 350 см<sup>3</sup>, а также по группе мужчин, в прочих категориях не получили зачета и в общеконандном первенстве заняли последние места.

Одним из заслуживающих внимания фактов соренования, за которые судейская коллегия была вынуждена применить предупреждение, является нарушение правил соренования в классе до 350 см<sup>3</sup> с колясками. Спортсмены «Трудовых резервов» заслужено наказаны за легкомысленное отношение к выполнению элементарных условий соренования.

Пример спортивного безавлия показали на этих соренованиях спортсмены Московской АМВ, выступавшие на мотоциклах с колясками. После поломки одной из машин они прекратили борьбу вместе с тем, чтобы воспользоваться разрешаемым в данном сореновании правом буксировать поврежденную машину и во что бы то ни стало дойти до финиша.

## Внимание подписчиков журнала «За рулем»

В 1958 году признание к журналу «За рулем» не платится и не будет. Для автолюбителей, спортсменов и автомобилистов начинает издаваться библиотечка журнала «За рулем», посвященная вопросам автомобильной и мотоциклетной техники, спорта и автомобилизма. Всего в 1958 году выйдет шесть брошюр, которые будут продаваться в киосках «Союзпечати» и книжных магазинах.

ша, поскольку от этого зависял результат всей сборной команды.

Нельзя не отметить отсутствие среди участников кросса и прославленных мастеров — чемпионов и призеров международных соревнований ЦСН попросту упустили его участия в сореновании, а динамовцы вообще пренебрегли занятием мотоциклетным спортом. Такое отношение и оборону виду спорта вызывает, по крайней мере, недоумение.

Б. КОНЕВ,  
судья всесоюзной категории.

## Интересные даты

### АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГОНКИ НА ЛЬДУ

15 февраля 1914 года состоялся первое спортивное гонка автомобилей на льду по маршруту Петербург — Кронштадт. Победу одержал участник приехали участие 15 автомобильных разных марок, в том числе машина завода «Руссо-Балт», на которой гошник Левитан занял призовое место. Абсолютно лучшее время показал Верн на «Уимобиле». Он проехал весь путь за 51 мин. 08 сек. со средней скоростью 63,4 км в час. В сореновании впервые участвовала женщина — гошница Суворина на автомодии. Ее успехом занял первое место в своем классе машина.

### ПЕРВЫЙ ЗИМНИЙ ПРОБЕГ АВТОМОБИЛЕМ

22 февраля 1914 года техинический отдел Казанской земской управы организовал первый большой зимний пробег летковых автомобилей по маршруту Казань — Липецк — Казань протяженностью 128 км.

Условиями пробега предусматривались также испытания состава экипажа дистанцию в 1 км. Все десять автомобильных приехали к финишу. Лучшее время показали гошники М. Менк, В. Кукасов, И. Молотов.

## Спортивная информация

В ознаменование соренования Советского Союза в окрестностях Киева состоялся третий республиканский состязания ДОСААФ по мотоциклов. Соренования проводились в условиях приближенных к правилам ФИМ. Тысячи зрителей наблюдали за борьбой на участке подворной трассе, три четверти которой свободно просматривались с места старта и финиша. Звания чемпионов ДОСААФ Украины по мотоциклов 1957 года завоевали мастера спорта: Тарасов (350 см<sup>3</sup>) и Н. Нехожатский (750 см<sup>3</sup>). Среди женщин чемпионом стала О. Киндрин.

А. РЕКИ,  
судья республиканской категории.

45 мотогонщиков вышли на старт первых мотоциклетных соренований на льду — командных первенств организации ДОСААФ Ростовской области. В личном первенстве наилучших результатов добились мотогонщики Б. Горбунов (125 см<sup>3</sup>) и И. Мурич (350 см<sup>3</sup>).

В. ЗОТОВ,  
старший тренер Ростовского АМК.

В Иркутске состоялся традиционный состязания по мотоциклов. Гонщики проходили по пересеченной, но хорошо оборудованной местности, изобилующей множеством поворотов, спусков, подъемов, поворотов, а также участками, покрытыми льдом. В классе мотоциклов до 350 см<sup>3</sup> первенство завоевал В. Володюкин, в классе до 125 см<sup>3</sup> — Ю. Дмитриев.

Ю. РАХУБА.



В этом традиционном интересном состязании, отдельные моменты которого вы видите на снимках, гонщиком пришлось преодолеть немало трудностей. Соревнуясь в смелости и выносливости, преодолевая скрытую снегом наледь крутых подъемов и спусков, они уверенно вели свои мотоциклы по трассе. Наряду с мастерами в кроссе принимали участие юноши. Соревнование послужило для них хорошей школой.



В овале: главный судья соревнований О. Э. Чкалова приветствует участников кросса.

Внизу (слева направо): спортсмены-досафодцы Московской области В. Киришин, О. Чесноков и Е. Борисов, занявшие первое место в командном зачете среди юношей.

Фото В. Довгялло.



