

В

За руль  
7

СЕСОЮЗНАЯ  
СПАРТАКИАДА  
ИДЕТ ПО СТРАНЕ



Июль 1958. Год издания 16-й



В этом номере вы прочтете:

У МОЛОДЕЖИ РЯЗАНИ

В ЧЕСТЬ 40-ЛЕТИЯ ВЛКСМ

ПОБЕДИТЕЛИ ВТОРОГО  
ЭТАПА СПАРТАКИАДЫ

ПО ГАРЕВОЙ ДОРОЖКЕ

ИЗ ОТХОДОВ КАПРОНА

СПУТНИК ДРУЖБЫ

В ДАЛЬНЕМ  
ПУТЕШЕСТВИИ

АВТОМАТ  
ПОМОГАЕТ ВОДИТЕЛЮ

ПУТЬ... К АВАРИИ

АВТОМОБИЛЬНЫЕ  
ГИДРОТРАНСФОРМАТОРЫ

ШОФЕРЫ — ЗАОЧНИКИ

ЧЕМПИОНАТЫ, СЛЕТЫ...

«ЧЭНФЭН» —  
ПОЛУПЫТНЫЙ ВЕЩЬ

ГЛАЗАМИ НАБЛЮДАТЕЛЯ

СОКРАЩЕНИЕ  
ПРОИЗВОДСТВА  
АВТОМОБИЛЕЙ В США

## МОЛОДЕЖИ—ТЕХНИЧЕСКИЕ ЗНАНИЯ

Рязань по праву считается городом молодежи. По вечерам, в выходные дни юноши и девушки приходят в кружки художественной самодеятельности, спортивные секции, на стадионы. Большое место в жизни молодежи занимает оборонно-массовая работа.

В недалеком прошлом комсомольские и досаафовские организации Рязанской области вели оборонно-массовую работу разобщенно, без должной связи. Первичный комитет ВЛКСМ и ДОСААФ предприятий, колхозов, учреждений решали вопросы технической пропаганды, организации оборонных кружков обособленно, без привлечения широкого молодежного актива. Это происходило из-за того, что работники обкома, горкомов и райкомов комсомола недооценивали оборонную работу.

Прошедший в феврале 1958 года IV съезд Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту обязал организации ДОСААФ коренным образом улучшить оборонно-массовую работу. Съезд потребовал добиться такого положения, чтобы каждый юноша, уходя в Советскую Армию, знал мотор или основы радиотехники и сдал разрядные нормы по одному из военно-прикладных видов спорта.

Решения IV съезда ДОСААФ легли в основу перестройки всей оборонно-массовой работы. На заседаниях бюро горкомов и райкомов ВЛКСМ, на открытых комсомольских собраниях обсуждались вопросы участия молодежи в работе оборонного Общества.

Пленум обкома ВЛКСМ по итогам XIII съезда комсомола много внимания уделил развертыванию пропаганды технических и военных знаний.

Перед каждой первичной комсомольской организацией на пленуме была поставлена задача создать технические кружки, курсы водителей, трактористов.

Руководствуясь решениями съезда, областная комсомольская организация укрепила связи с досаафовцами, что неоднократно сказывалось в последнее время на оживлении всей оборонно-массовой работы.

Особенно велика тяга молодежи к изучению автомобиля и мотоцикла. Сейчас в нашей области работают десятки курсов, где юноши и девушки овладевают профессией водителя.

В июне тридцать молодых производственников Рязанского ремонтного завода успешно сдали экзамены и получили удостоверение шоферов 3-го класса.

Мысль о создании курсов была высказана молодежью завода на одном из собраний. Секретарь комитета ВЛКСМ инженер В. Стыкалин и председатель первичной организации ДОСААФ А. Кожиков обратились к администрации, в партийную и профсоюзную организации за помощью. Здесь предложение молодежи одобрено. Были выделены помещение и необходи-

мые средства. Прежде чем приступить к занятиям, курсанты создали учебно-материальную базу. Они изготовили почти все наглядные пособия — стелды с разрезным двигателем, коробкой передач, задним мостом, ачыртели схемы электрооборудования автомобиля ГАЗ-51, собирали из восстановленных деталей и агрегатов автомобиль для обучения практической езде.

Оживилась оборонно-массовая работа и на других предприятиях Рязани. Секретарь комитета комсомола Рязанского завода сельскохозяйственного машиностроения О. Сачук, председатель первичной организации ДОСААФ С. Панин и активисты оборонной работы провели беседы о задачах патристического Общества во всех бригадах и сменах. Это помогло активизировать деятельность цеховых организаций ДОСААФ. Сейчас на заводе насчитывается более 2000 членов ДОСААФ, из них около 600 — комсомольцы. Во время подготовки к Всесоюзной спартакиаде на заводе созданы курсы по изучению автомобиля и мотоцикла.

Сейчас в области действует 160 технических кружков и курсов, в которых обучается свыше 3000 человек. Странным является то, что технические знания овладевает не только городская молодежь, но и сельская. Так, курсы по подготовке водителей открыты в Касимовском, Шлюсовском и других районах.

После опубликования постановления ЦК КПСС и Советского правительства «О дальнейшем развитии колхозного строя и реорганизации МТС» особенно увеличилось число желающих изучать автомобиль и трактор. В связи с этим областной комитет совместно с комитетом ДОСААФ разработали мероприятия по подготовке инструкторов-общественников, способных возглавить работу вновь создаваемых курсов водителей и трактористов.

Комсомольские организации используют различные формы пропаганды технических и военных знаний. На предприятиях оформляются художественные стелды, выпускаются стенные газеты и молнии, проводятся тематические вечера. Так, например, Рязанский горком ВЛКСМ совместно с областным комитетом ДОСААФ провел интересный вечер встречи молодежи с тренером автомотоклуба мастером спорта В. Аджоном. Он рассказал собравшимся о развитии моторспорта в Советском Союзе, о всеоюзных и международных соревнованиях, в которых ему пришлось участвовать.

Комсомольская организация Рязанской области в тесном содружестве с Добровольным обществом содействия армии, авиации и флоту делают все, чтобы каждый юноша и девушка без отрыва от производства приобрел техническую специальность.

Ю. ПОДЪКАЯЛОВ,  
секретарь Рязанского обкома ВЛКСМ.

## ПРИЗЫВ ПОДХВАЧЕН

Призыв лабинцев нашел широкий отклик в организациях ДОСААФ Ивановской области. В связи с этим Юрьевская районная организация провела собрание актива. В ответ на обращение лабинцев участники собрания взяли конкретные обязательства, которые успешно выполняются. В сельскохозяйственных артелях «Красное знамя» (председатель первичной организации ДОСААФ т. Марков) и «Вперед, поленински» (председатель первичной организации ДОСААФ т. Демидов) организованы курсы по подготовке трактористов. Досафовцы колхоза «Восток» изучают мотоцикл.

Широко развернулась подготовка трактористов и шоферов в Комсомольском районе. Уже сейчас на курсах обучается 156 трактористов, 50 шоферов и 62 мотоциклиста. Кружки по подготовке механизаторов созданы также при МТС и торфодобывающих предприятиях.

Досафовцы и комсомольская организация Гаврило-Посадского совхоза (председатель первичной организации т. Король) в короткий срок создали учебно-материальную базу и начали занятия на курсах шоферов. Эти курсы посещают и комсомольцы из соседнего колхоза. Сейчас на курсах обучаются специально подготовленные 32 человека. Успешно готовят кадры механизаторов первичные организации ДОСААФ и других районов области.

Недавно вопрос о подготовке механизаторов для колхозов Тейковского района был предметом обсуждения районного партийного актива. Было принято решение организовать для колхозов имени Жданова, «Искра» и «Вторая пятилетка», не имеющих возможности готовить шоферов на месте, курсы водителей при Тейковском районном комитете ДОСААФ. Кроме того, намечено начать обучение трактористов.

Недавно в Иваново проводился семинар председателей городских и районных комитетов ДОСААФ. На нем были подведены первые итоги работы по выполнению задач, поставленных IV съездом ДОСААФ. Выступая на семинаре, участники его отмечали, что организация учебы затрудняет отсутствие учебных автомобилей. В областном комитете ДОСААФ машины есть, но он не имеет права продавать их первичным организациям, хотя колхозы отпущают на это средства. В Ивановской области надеются, что ЦК ДОСААФ рассмотрит и положительно решит этот вопрос.

Активисты ДОСААФ предъявили серьезные претензии также и к работникам областной Госавтоинспекции, которые редко и с большой задержкой выезжают в сельские районы для принятия экзаменов.

Участники семинара не только обсудили вопросы подготовки трактористов, шоферов и мотоциклистов, но и поделились опытом пропаганды основ технических знаний в районных организациях ДОСААФ.

(Наш соб. корр.).

Иваново.



24 дня продолжался мотопробег дружбы по маршруту Москва—Варшава—Москва.

На снимке: колонна спортсменов-мотоциклистов финиширует на 23-м километре Минского шоссе (см. путевой очерк на стр. 6).

Фото В. Довгялло.



11—13 июня на Главной арене стадиона им. В. И. Ленина впервые в Советском Союзе были проведены гонки по гравейной дорожке.

На снимке: мастера спорта В. Кузнецов (№ 3), Б. Самородов (№ 16) и А. Дежинов в финальном заезде второго дня соревнований (см. стр. 4—5).

Фото В. Довгялло.

21 и 22 июня в ЦПКЮ им. Горького проходили соревнования автомоделлистов Москвы, посвященные 40-летию ВЛКСМ.

На снимке: победитель соревнований в классе гоночных моделей 1,5 см<sup>3</sup> девятиклассник 314-й школы Юрий Михайлов. Его модель показала скорость 92,7 км/час.

Фото Г. Руфанова.





# Спартаклада

## СТАРТУЕТ МОЛОДЕЖЬ



## НА СОБСТВЕННЫХ МОТОЦИКЛАХ

Итак, началось. Пожалуй, из всех участников Всесоюзной спартакиады по военно-прикладным видам спорта мотоциклисты начали состязания позже всех. Уже давно вышли на линию огня стрелки, подальше в воздух парашютисты и планисты, и только на кроссовых трассах не было слышно шума мотоциклов. Но все это позади — гонцики вышли на старты.

Первый моторкросс по программе первого этапа спартакиады в Латвии состоялся в г. Кемери. Несколько тысяч зрителей приехали в Кемерский лес недалеко от Риги, чтобы увидеть мастерство любителей-мотоциклистов, молодых рабочих и служащих автотранспортной конторы курортного управления г. Кемери. Почти все гонцики выступали на собственных мотоциклах.

...Короткая команда судьи, и спортсмены на мотоциклах класса до 350 см<sup>3</sup> разнулись со старта. Вперед длинный и нелегкий путь. На кроссе было немало трудных участков — песок, броды, овраги, извилистые лесные тропинки. Почти сразу вперед вырвался Вигтор Матенис. До конца дистанции он шел впереди.

В классе 125 см<sup>3</sup> среди мужчин победил Андрей Зирнис, среди женщин — Инта Ланка. В состязании юнойшей лучшей результат показал Андрей Миезитис.

После окончания состязаний победителям кросса, лучшим мотоциклистам автотранспортной конторы были вручены дипломы.

И. ГОНАРОВИЧ,  
ст. инструктор республиканского  
комитета ДОСААФ Латвийской ССР.

## НАЧАЛИ ВТОРОЙ ЭТАП

В начале июня в окрестностях Казани состоялся мотоциклетный кросс, ознаменовавший начало второго этапа Всесоюзной спартакиады по военно-прикладным видам спорта в честь 40-летия ВЛКСМ.

Соревнования проводились по пересеченной местности на короткой трассе, длиной 3 км. Каждый участник должен был пройти трассу 15 раз. Это значительно повысило интерес зрителей к

соревнованиям. К тому же трасса хорошо просматривалась на большом протяжении.

Упорная спортивная борьба за первенство завязалась сразу же после старта. 28 спортсменов, из них 12 — первоазрядники, боролись за личное и командное первенство.

Особенно успешно выступали спортсмены Казанского автототклуба ДОСААФ В. Бикеев и Г. Гнедов, шед-

шие на мотоциклах ИЖ-350. Первым к финишу пришел В. Бикеев со временем 43:50, вторым был Г. Гнедов.

В классе мотоциклов до 125 см<sup>3</sup> первое место завоевал представитель одного из заводов Казани В. Устюжанкин. Командное первое место завоевала команда автототклуба ДОСААФ.

и. великанова.

Кросс кросса была выбрана еще ранней весной. В воскресные дни сюда группами и в одиночку приезжали желающие и тренировались под руководством тренеров или кого-либо из спортсменов Тушинского автототклуба. Тренеры клуба — мастера спорта Г. Христофоров и Г. Коновалов, мастер производственного обучения первоазрядник Л. Романов — помогали участникам готовить

мотоциклы к соревнованию, снабдили их запасными частями. За два месяца до кросса во все первичные организации было разослано положение о предстоящих соревнованиях.

Но все это могло бы оказаться недостаточным для успешного проведения кросса, если бы Тушинский автототклуб не имел актива — своих «полпредов» в первичных организациях. Много сделали именно такие люди, как, например, девятнадцатилетний Олег Чесников, слесарь Химкинского машиностроительного завода. Три года уже занимается этот юноша моторспортом в секции клуба под руководством опытных тренеров и, естественно, с большим интересом воспринял сообщение о предстоящей спартакиаде. Как только он узнал о том, что готовится кросс с участием спортсменов из первичных организаций, Чесников развернул активную деятельность у себя на заводе.

Вскоре шесть мотоциклистов — три команды — начали регулярные тренировки. Эти же шесть мотоциклистов — трое на заводских, а трое на собственных машинах — и выступили на кроссе.

Соревнования окончены. Прошли они, как уже отмечали, интересно, остро, а благодаря четкой организации, продолжались всего три часа. Вот участники снова выстроились со своими машинами на старте-финише. Победители получают призы и грамоты. И здесь организаторы состязаний проявили много хорошей выдумки.

Кроме основных призов и грамот, полученных победителями, участниками состязаний, выступавшими на собственных мотоциклах, получили поощрительные призы — наборы запасных частей к мотоциклам. Председатели городских комитетов вручили переходящие кубки лучшим командам первичных организаций своих городов. Главный приз кросса, учрежденный советом Тушинского автототклуба, выиграла досоафовцы Красногорска в двояков.

Казань.



# Вразгаре

## В ЧЕСТЬ 40-ЛЕТИЯ ВЛКСМ

Встретчу 40-летию ВЛКСМ

Тульский горком ВЛКСМ, совместно с автомотоклубом ДОСААФ, провел мотоциклетный кросс, посвященный 40-летию Ленинского комсомола. Участники прошли дистанцию 40 километров в три этапа (9 кругов по полтора километра).

Первое место в классе мотоциклов 125 см<sup>3</sup> занял представитель первичной организации ДОСААФ А. Евсеев. Среди гощиков, выступавших на машинах в классе до 350 см<sup>3</sup>, первенствовал Е. Власов (автомотоклуб). В классе мотоциклов с колясками до 750 см<sup>3</sup> лучшее время показал Ю. Шутос с колясочником В. Лебедевым (автомотоклуб).

В командном зачете победила первая команда Тульского автомотоклуба ДОСААФ.

А. НОВИКОВ.

Тула.

## МЕЖРАЙОННЫЙ КРОСС



Этот ведь не часто бывает — уласть на дистанции, возгласил с заглохшим мотоциклом, а потом все же выиграл победителем. Для этого нужно не только мастерство и отлично подготовленная машина. Надо иметь твердую волю, присутствие духа и, конечно, желание победить. На межрайонном кроссе в г. Серпухове (Московская обл.) шофер швейной фабрики перворазрядник А. Гавриков, выступавший на мотоцикле класса до 125 см<sup>3</sup>, падал во всех трех заездах. Причем это случалось на одном и том же небольшом трамплине. И все-таки только в одном заезде из трех он остался вторым.

Это было, действительно, захватывающее зрелище. На откосе, около берега реки Нары, где проходила трасса кросса, стоял шум, как на трибунах футбольного стадиона. Тысячи зрителей с

напряжением следили, как отстав после падения, А. Гавриков обходил своих соперников. А ведь каждый из них был опытным спортсменом — в кроссе участвовали гощики не ниже второго разряда.

Надо сказать, что дистанция кросса, проведенного в честь 40-летия ВЛКСМ на короткой трассе, являлась ареной упорной борьбы. В этот день в гости к спортсменам Серпуховского автомотоклуба приехали гощики Подольска, Тушино и других городов. Дистанция состояла из 30 кругов по 1,5 км. Состязания проводились в три заезда по 10 кругов.

Состязания были нелегкими. Почти «наступая на пятки» А. Гаврикову, шли тушинский гощик Л. Романов и серпуховский перворазрядник Ю. Глухов («Труд»). В первом заезде А. Гаврикову пришлось уступить первое место Л. Романову. Но в остальных заездах он пришел первым.

Не менее упорная борьба развернулась и между спортсменами, выступавшими на мотоциклах класса до 350 см<sup>3</sup>. Высокое мастерство показал спортсмен Серпуховского автомотоклуба Д. Михайлов. Задержавшись на старте, он все же сумел обойти нескольких гощиков, в том числе и будущего победителя кросса в этом классе спортсмена второго разряда Г. Суворова, и первым пересечь финиш. Однако во втором заезде у Д. Михайлова отвернулась ось ко-

леса, и он не смог окончить заезд.

Таким образом, победителем в классе 125 см<sup>3</sup> оказался А. Гавриков, а в классе 350 см<sup>3</sup> — Г. Суворов.

Оценивая составящих, надо отметить большое первенство в подготовке спортсменов. Кроме А. Гаврикова, Ю. Глухова, Г. Суворова, Д. Михайлова, можно назвать всего три—четыре фамилии спортсменов, показавших высокое спортивное мастерство. Во всех трех заездах довольно быстро опре-

делялась тройка лидеров, между которыми главным образом и шла борьба.

Плохо была организована охрана порядка на соревновательных. Во время состязаний зрители свободно ходили по трассе, а после окончания каждого заезда тысячи людей устремлялись на место стоянки мотоциклов.

Все это портило хорошее впечатление от интересных и полезных соревнований.

Р. ВОЛОДИН.

Серпухов.

## НА „НЕЗРИМОЙ“ ТРАССЕ

Не очень интересно быть зрителем на мотокароссе, когда трасса проходит по лесу, а длина ее ни много, ни мало шесть километров: всего семь раз на короткое мгновение удается увидеть гощиков.

Именно такая «незримая» трасса была выбрана для кросса досоафовцев первичных организаций в Калуге. Зрителей тем не менее оказалось довольно много: ведь в соревнованиях участвовали не просто спортсмены — пусть даже и знаменитые! — а свои ребята, товарищи по работе или по учебе, с которыми только вчера встречались в цехе или сдавали зачеты в институтской аудитории.

Особенно бурные приветствия вспыхивали каждый раз, когда перед зрителями появлялись студенты третьего курса филолата Государственного педагогического института Вячеслав Беседин со своим колясочником Валерием Зоновым. Они лидировали гонку в классе мотоциклов с колясками и когда первыми пересекли линию финиша, болельщики подхватили обих на руки и начали кланяться. Оба спортсмена в равной степени заслужили этого, но о Вячеславе Беседине хочется рассказать особо.

Вячеслав три года тому назад поступил на первый курс физико-математического факультета. Никто в Калужском пединституте не занимался мотоспортом, не обучал студентов мотоделу. Два мотоцикла, приобретенные комитетом ДОСААФ, хранились под замком на складе. Вячеслав был первым, кто решился нести ответственность за эти «материальные ценности» и начал обучать студентов технической специальности.

Студент-первокурсник оказался хорошим преподавателем мотодела. Все 25 его курсантов успешно сдали экзамены и получили права мотоциклистов.

Занимаясь во втором курсе, Вячеслав обучил мотоделу еще двадцать пять досоафовцев. И столько же мотоциклистов подготовил в этом году.

Товарищи избрали Вячеслава в комитет ДОСААФ института. И не ошиблись, Беседин энергично занялся за дело. Дирекция, профком и комитет ДОСААФ помогли студентам приобрести еще несколько мотоциклов. Беседин тут же организовал мотоспортивную секцию, наладил регулярные тренировки. Этой весной мотоспортымены секции провели состязания по мастерству вождения на первенство института.

И вот стало известно, что первого июня состоится мотокарос первичных организаций по программе спартакиады. Желавших участвовать в институте оказалось несколько десятков, а мотоциклов всего пока пять.

На заседании комитета ДОСААФ тщательно обдумали кандидатуры и отобрали наиболее достойных. Первой в этом списке стояла фамилия Вячеслава Беседина. В спортивную институтскую включили и обученных Бесединым мотоделом Леонидом Поляковым, Евгением Сильяндера, Афанасия Куликанаова, Валерия Зюнова.

Вячеслав Беседин вместе со своим колясочником Валерием Зоновым, участвуя в спартакиаде комсомольцев и молодежи, оправдали доверие товарищей. Они выиграли соревнования по мотокароссу.

А. ВЛАДИЧ.

Калуга.

Рисунки В. Савостьянова





## ГОНКИ НА СТАДИОНЕ

Когда любители и болельщики мотоциклетного спорта направлялись под проливным дождем 10 июня на стадион им. Ленина в Лужники, чтобы увидеть там объявленные в афишах гонки по гаревой дорожке, каждый из них, вероятно, отдавал себе отчет в значении этого предстоящего события. Еще бы! Впервые в истории советского мотоциклетного спорта на Центральной спортивной арене страны, перед трибунами, вмещающими больше 100 000 зрителей, фактически на глазах «всей Москвы» (поскольку было сообщено, что гонки передаются по телевидению), в течение трех дней будут проходить соревнования, которые являются наиболее концентрированным выражением существа мотоциклетного спорта и, судя по опыту Европы, способны завоевать ему популярность не меньшую, чем, например, имеет футбол. Известно, что гонки на «жуке» в Польше, «плоха драге» в Чехословакии, «спидвее» в Англии и других странах собирают нередко по 200—300 тысяч зрителей и пользуются огромным успехом у широких масс любителей спорта. Вот где следует искать решение извечной и мучительной проблемы зрителя, которая неизменно возникала до сих пор при организации соревнований вне населенных пунктов!



Для того чтобы побудить зрителя поехать, скажем, на мотокросс в Расторгуево под Москвой, надо сначала заставить его полюбить мотоциклетный спорт вообще, пробудить в нем живой интерес к той увлекательной спортивной борьбе, разрывающейся на дистанциях, о которой он до сих пор знал лишь понаслышке. И, конечно, нет лучшего способа поодиночке массовой пропаганды мотоспорта, чем проведение соревнований на гаревой дорожке в условиях городского стадиона.

С этими мыслями мы выходили из метро на станции «Спортивная», когда услышали вдруг вопрос, обращенный ко всем и ни к кому:

— Нет ли лишнего билета?  
— «Ну же!», — мелькнула мысль, — все билеты на стадион распроданы. Более 100 000 мест!.. Вот это было бы здорово!

Увы, оказалось, что «лишний билетик» требуется не на мотогонки, а на представление австрийского балета на льду, которое состоялось в тот же день во Дворце спорта. На трибунах же Центральной спортивной арены, куда мы поспешили, подогранные дождем, собрались на первый раз всего лишь несколько тысяч зрителей. К тому же дождь заставил их забыть под навес в самые верхние ряды, так что стадион, скажем прямо, в эти первые минуты гонок, — а фактически, рождения нового вида мотоциклетных соревнований в нашей стране! — представлял собой довольно пустынное зрелище.

Но вот прошел первый заезд, в котором показал свое мастерство уфимский гонщик Борис Самородов; вот Георгий Плеваков в острой борьбе вырвал победу во втором заезде у рижского гонщика Эдвина Крузе; вот, бросившись за от-

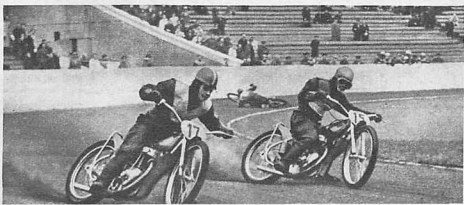
лично стартовавшим в третьем заезде Терентьевым, упал на выраже известный ленинградский гонщик Андрей Дежнев — и зрители, проявляя все больший и больший интерес к событиям, развивающимся на гаревой дорожке, постепенно стали вновь заполнять трибуны. А когда Дежнев, буквально через несколько минут после своего головоломного падения, вновь появился на старте в пятом заезде, с трибуны раздались первые возгласы одобрения и аплодисменты: мужественный ленинградский гонщик был награжден ими еще до того, как он успел выиграть этот заезд.

Лед был сломен окончательно, когда перед публикой развернулся исключительный по своей напряженности сражение между Виктором Кузнецовым, Эдвином Крузе и Николаем Черновым в восьмом заезде. В острой борьбе, попеременно обгоняя друг друга, лидировали Кузнецов и Крузе, преследуемые Черновым, а когда первый сумел встать в начале третьего круга вырваться вперед, не менее интересная борьба развернулась между Крузе и Черновым. Надо сказать, что оаации, как бы сколлапсировавшие в этот момент стадион, в полной мере и совершенно справедливо откликнулись не только и победителю гонки Виктору Кузнецову, но и к «побежденным» Крузе и Чернову. Это была блестящая пропаганда делом в пользу мотоциклетного спорта — спорта смелых, мужественных и сильных!

И нет сомнения, что те зрители, которые были на стадионе им. Ленина в первый день, пришли туда и во второй и в третий дни соревнований. Но они пришли уже не один; видимо, их рассказы о том, как прошел первый день соревнований на стадионе им. Ленина, возымели действие и привели сюда еще, по крайней мере, столько же их знакомых, товарищей по работе, родственников и друзей. А на третий день количество зрителей было уже настолько внушительным, что далеко не во всех казах стадиона оставались билеты на Западную трибуну.

Эти три дня были насыщены не только живой и интересной борьбой между гонщиками, но и многочисленными интрижками, которые сделали для себя первые зрители, знакомые с новым видом соревнований. Они убедились прежде всего в том, что волноваться и «болеть» здесь приходится отнюдь не меньше, чем на футболе, а синяя птица спортивного счастья, за которой гоняются сильные и мужественные люди на мотоциклах, дается им в руки гораздо чаще, чем во время многих других спортивных зрелищ. Еще бы: ведь примери через каждые шесть минут стадион переживал 1,5 минуты исключительного напряжения (более 20 заездов за 2,5 часа) и, главное, фиксировал

На с к и м к а х: слева заслуженный мастер спорта В. Карнеев ведет репортаж о ходе гонки. Внизу — эпизод спортивной борьбы.



определенный спортивный результат! Не всякий другой вид спорта может предоставить зрителям такие возможности «апошловаться» и стать «болеельщиками»!

И зрители волновались. Они по-настоящему «болели», когда гонщики начинали попеременно обгонять друг друга чуть ли не на каждом вираже, как это было, например, в изумительном поединке рижского гонщика Эдвина Крузе с московским Сергеем Старых в 18-м заезде второго дня соревнований; они ахали, когда гонщики, идя со ско-



ростью около 100 км/час, падали, но тут же поднимались и продолжали гонку, как это сделал, например, тот же Крузе дважды — в 14 и 18-м заездах второго дня; они замирали, когда гонщики, будто срослись друг с другом, махали на бешеной скорости по последней прямой и только сотые доли секунды отделяли победу одного от поражения другого гонщика, как это было во встрече Андрея Дежинова и Георгия Пашакова в 14-м заезде второго дня, причем ленинградцу удалось вырваться вперед у самой линии финиша всего лишь на 1/4 колеса; они восхищались, когда гонщик, шедший почти четыре круга в хвосте гонки, лишь на последнем вираже обходил всех трех своих соперников и вырвался у них победой бешеным «спуртом», как это сумел сделать в 12-м заезде первого дня рижский гонщик Янсон; они изумлялись, когда к финишу из четырех стартовавших гонщиков приехал лишь один (то был Виктор Кузнецов), поскольку остальные трое, увелившись борьбой, поочередно падали на виражах, как это случилось с Терентьевым, Симоновым и Янсоном в 15-м заезде первого дня; и, наконец, они весело смеялись, когда между несколькими «аутсайдерами», шедшими на малопригодных для этих соревнований кроссовых мотоциклах, вдруг начиналась отчаянная «резня» из-за... последнего места, как это было, например, в 16-м заезде первого дня между минскими гонщиками Сабилло и Диомиским.

Да, никому не пришлось скучать в эти три дня на Центральной спортивной арене стадиона им. Ленина! Все новыми и новыми гранями раскрывались перед зрителями прелести мотоциклетного спорта, и они все более и более широко открывали ему навстречу свои сердца. А когда в последние минуты соревнований, сразу после финального заезда, вдруг неожиданно затронула черная туча и разразилась гроза, публика не ушла с трибуны, а лишь отступила вновь в верхние ряды под навес (где уже, между прочим, не хватало мест): всем хотелось посмотреть, как будут вручать призы побывшимся за эти три дня

лучшим гонщикам — москвичу Виктору Кузнецову, уфимцу Борису Самородову и ленинградцу Андрею Дежинову.

Виктор Кузнецов был подлинным героем соревнований. В первый день он набрал 20 очков из 20 возможных, выйдя пять раз на первое место во всех предварительных заездах, которых участвовал. Правда, в финальном заезде он проиграл отлично стартовавшему Самородову, но уже на следующий день сумел взять у него реванш, причем снова был победителем во всех пяти предварительных заездах, набрав еще 20 очков. Борис Самородов к концу второго дня имел 33 очка, а Андрей Дежинов, выступавший с каждым заездом все лучше и лучше, — 30 очков.

В борьбе за очки, разгоревшейся в последний день, Борис Самородов, Андрей Дежинов, а также Георгий Пешаков, Николай Чернов, Борис Терентьев и Сергей Старых сумели достичь лучших результатов, чем Виктор Кузнецов, но все же ему удалось, благодаря успехам первых двух дней, сохранить за собой первенство.

Некоторым недостатком в организации этих соревнований было то, что не все гонщики выступали на специальных мотоциклах. Выяснения в состав чемпионов тех, кто располагал лишь непригодными для этих гонков кроссовыми машинами и был заранее обречен на роль «аутсайдеров», лишь снижало темп соревнований и вызвало справедливое недоумение в публике. Ошибку можно было исправить «на ходу», во второй же день соревнований, но этого, к сожалению, не было сделано.

Судовская коллегия (главный судья Г. Черкасский) четко провела все соревнования, но порой допускала излишний либерализм. Так, например, вряд ли можно было ограничиться просто замечанием Борису Самородову, когда он в 13-м заезде второго дня совершил явный кроссинг на вираже, почти «прижал» Сергея Старых к барьеру.

Отдельные недостатки ни в коей мере, однако, не могут испортить общего хорошего впечатления, оставшегося от этих трех счастливых дней, проведенных на стадионе им. Ленина. Новый вид соревнований — мотоциклетные гонки на гаревой дорожке — родился и сразу же завоевал себе признание. В этом большая заслуга руководителя ЦАМК П. К. Килимиченко и В. И. Карнеева, дирекции стадиона — В. Г. Напастникова и Б. В. Мясниковых. Думается, что удачный опыт совместной работы автомобильного клуба и стадиона в организации соревнований на гаревой дорожке должен быть распространен на местах и повсеместно распространяем. Почему бы не проводить систематически такие соревнования также и на больших стадионах Киева, Ленинграда, Тбилиси, Минска, Куйбышева и других городов?

Гонки на гаревой дорожке — интересный, увлекательный, перспективный вид мотоциклетных соревнований. И если организации таких соревнований будет уделено достаточно внимания и придан достойный размах, то недалек тот день, когда, например, на таких соревнованиях, и мы услышим на подступах к стадиону сакральное слово:

— Нет ли лишнего билетика?

Ю. КЛЕМАНОВ.

Фото автора и В. Довгялов.

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ ИЗ ОТХОДОВ КАПРОНА

В решении майского Пленума ЦК КПСС подчеркнута огромная, все возрастающая роль химии, особенно синтетических материалов, в развитии народного хозяйства СССР, в удовлетворении бытовых нужд населения. Эти материалы находят применение в различных отраслях промышленности. Используются они и в автомобилестроении.

Работники Рижского автомобильного завода № 2 освоили изготовление автомобильных деталей из отходов капрона. Отходы представляют собой нитки и сырье чужого производства. Исходным химическим сырьем для получения капрона (полиамидное волокно) является фрекл, который вырабатывается на коксохимических заводах или синтезируется из угля и водяного газа. Фрекл имеет низкую теплопроводность, нейтрален к щелочам, эластичен, обладает стойкостью к абразивному изнашиванию, высокой механической прочностью. Характерен для него и малый коэффициент трения.

Все эти положительные качества позволяют использовать его для производства довольно большой номенклатуры автомобильных деталей.

В настоящее время Рижский автомобильный завод производит более 30 наименований таких деталей, в том числе втулки шкива задней и передней ресоры, педали тормоза, заднего кронштейна передней ресоры, шкивную поворотного кулака автомобиля ГАЗ-51, втулки передней и задней ресоры автомобиля ЗИЛ-150, масленки и виланы для смазки подшипника выключения сцепления, ведущие шестерни сцепления автомобиля ГАЗ-51, водяные, масляные, бензиновые кранки, кнопки сигнала и др.

Таким образом, капрон заменил бронзу, латунь, сталь, чугун, резину, керамику и другие материалы. Для изготовления деталей из капрона методом горячей отливки под давлением на заводе сконструированы и применяются гидравлические 20-тонные прессы со специальной шпиревой головкой.

Разогрев капроновых отходов осуществляется электричеством (на двух прессах электроснабжения, а на остальных индукционно). Во избежание перегрева и сильного окисления капрона на прессах установлены терморегуляторы, работающие по заранее заданному режиму.

Эксплуатационные испытания автомобильных деталей, выполненных из отходов капрона, показали, что они износостойки, прочны и имеют высокие антифрикционные и изоляционные свойства.

В настоящее время перед коллективом инженерно-технических работников автомобильного завода № 2 поставлена задача — изготовить из этого материала полный комплект деталей, которые могут обеспечить работу автомобиля ГАЗ-51 без периодической смазки. Это значительно упростит и удешевит эксплуатацию автомобилей.

Иж. Н. ШУЛЬЦ,  
начальник технического управления  
Министерства автомобильного транспорта и шоссеиной дорожной  
Латвийской ССР.

## «СПУТНИК ДРУЖБЫ»

«Спутник дружбы» вышел на орбиту вокруг Польши — так сообщала газета «Трибуна люду» своим читателям о появлении колонны мотоциклистов ДОСААФ на польской земле. Это образное сравнение, подхваченное прессой и радио и быстро ставшее популярным, возникло у корреспондента органа ЦК Польской объединенной рабочей партии Г. Хуберта не случайно.

Девизом мотопробега была дружба, дружба советских и польских спортсменов, Лиги друзей солдата (ЛДС) и ДОСААФ, дружба советского и польского народов.

Маршрут рейда по территории Польши представлял собой замкнутое кольцо, проходившее сначала по северным, затем по западным и, наконец, по южным и восточным воеводствам страны.

В состав советской спортивной делегации входили представители Москвы, Белоруссии и Украины — всего 26 человек. Наиболее многочисленная московская группа, помимо спортсменов ДОСААФ, включала мотоциклистов «Буравцевика» и «Грудовых резервов». Двадцать участников рейда имели звание мастера спорта СССР. В гости к польским друзьям привезли Людзя Тосцевская — неоднократная чемпионка ДОСААФ, Борис Панферов — чемпион и рекордсмен страны, Николай Новохатский — чемпион Украины и другие.

На марше колонна действительно часто напоминала спутник. Впереди — только что сошедшая с конвейера «Волга», легко развивающая скорость до 120 километров в час. За ней на двадцатидесяти светлоголубых мотоциклах гоночники в кожаных куртках, белых шлемах и отражающих солнце очках. Стремительности движения подчеркивались трепетавшими на ветру государственными флагами СССР и Польши, флагами ДОСААФ и ЛДС, яркими вымпелами и нагрудными лентами. За 16 часовых дней (рейд с остановками продолжался 24 дня) колонна прошла по территории СССР и Польской Народной Республики свыше 4600 км, в среднем 300 км ежедневно.

В первый день пребывания советских спортсменов в Польше имел место интересный случай.

Наша колонна подходила к окраине старинного польского города Пултуска. Справа и слева от дороги стояло много народа, особенно детей, встречавших нас. Случайно здесь же оказалась запряженная лошадь, оставленная без присмотра хозяином. Вид мотоциклетной колонны так испугал ее, что она обрвала повод и понеслась вперед.

Серьезность обстановки быстро оценили мастера спорта П. Нежухтин и Б. Панферов. Дав полный газ, они в считанные секунды догнали мчавшуюся лошадь. Б. Панферов из коляски перескочил на второе сиденье, а с него, как с трамплина, прыгнул в повозку. Поймав возки, он на глазах горожан сумел ловко справиться с ошалевшим от страха животным и остановить его.

Публика горячо приветствовала смелый поступок и находчивость советских спортсменов. Глава города Пултуска наградил их ценными подарками.

На всем дальнейшем пути Панферов и Нежухтин были героями рейда. Их без конца интервьюировали корреспонденты, о нихезде расспрашивали жители, им дарили самые большие букеты и непрерывно осаждали любители автографов.

## ПОД ВЫМПЕЛОМ ЛДС

От города к городу, от воеводства к воедству нас сопровождали представители общественных организаций и эскорт местных спортсменов-мотоциклистов. Этот эскорт порой вырастал до весьма внушительных размеров: в промышленном районе Катовице, например, он насчитывал свыше 400 мотоциклов различных клубов. И они, постоянно меняясь, как сафетную палочку, передавали друг другу нашу колонну.

Но была одна машина, которая провела ее по всему кольцу, по дорогам всех 12 воеводств, где проходил наш маршрут. О ней и ее экипаже следует рассказать особо.

Организация мотопробега, отличающегося необычным размахом и продолжительностью, конечно, являлась делом сложным. Достаточно сказать, что на всем пути следования советских спортсменов во всех крупных населенных пунктах были заблаговременно созданы (и провели большую подготовительную работу) специальные комитеты содействия рейду, в которые вошли представители многих организаций.

Вначале руководством подготовкой осуществлялся варшавский оргкомитетом, но с выходом «спутника дружбы» на орбиту управлять им и координировать действия местных комитетов из столицы стало затруднительно. И центр руководства сразу же был перенесен из Варшавы в большую в «Варшаву» маленькую — легковую автомашину, родную сестру нашей «Победы».

«Варшава» встретила с «Волгой» еще на советской земле, под Барановичами. До советско-польской границы она скромно шла за ней, но границу перешла первой и с тех пор неизменно возглавляла движение, задавая темп, выбирая направление, намечая остановки. Над ее радиатором, как над поле-

вым поджиженным щабом, развевался вымпел ЛДС — индикатор и главного организатора мотопробега.

В состав экипажа «Варшавы» входили шофер Ян Баранский, Ян Гранковский — зам. председателя Центрального правления ЛДС, руководитель пробега, Александр Круковский — представитель общества польско-советской дружбы, бывший узник Освенцима, и Станислав Вильчичинский — заместитель руководителя и главный кассир пробега. На каждой остановке около «Варшавы» появлялся следовавший в «Волге» Владислав Щегельский — секретарь центрального оргкомитета рейда.

Эти товарищи держали в своих руках все нити руководства пробегом. Но предметом их особой заботы, тревоги и волнений был, конечно, график движения.

Дело в том, что каждый раз, казалось бы, до мельчайших деталей продуманный график, составленный на следующий день, вдруг начинал трещать по всем швам, едва колонна принимала очередной старт. При всей изобретательности и предусмотрительности руководителей они никак не могли точно определить, учесть и перевести на язык цифр энтузиазм встреч и продолжительность проявления дружеских чувств на трассе.

Мы ежедневно проходили десятки населенных пунктов. Только в крупных из них заранее намечались кратковременные остановки — для обмена приветствиями, сувенирами, улыбками, крепкими рукопожатиями. А в остальных! По плану их следовало миновать без остановки. Однако это далеко не всегда удавалось.

Часто перед самым радиатором «Волги» вдруг возникала непреодолимая преграда — шеренга школьников или дошкольников с букетами и флажками, цветная бумажная «лента дружбы», перекинутая через дорогу, кучмачовое полотнище со словами «Да здравствует Советский Союз!» или, наконец, зеленая ветка, положенная прямо на асфальт и охраняемая сотнями дружеских глаз. Разумеется, все это вызывало остановку. И тут начинался, как и положено, обмен приветствиями, трогатель-

Встреча «Волги» с «Варшавой». Водители Ян Баранский (слева) и Анатолий Егоров крепко подружились во время рейда, обсуждают конструктивные особенности своих машин.





ное вручение цветов, распросы, и... колонна оказалась в плену, в плену друзей, окруживших ее со всех сторон.

Но это, как говорится, было бы еще полбеды. Нередко следовало еще любовное приглашение к накрытым столам или тут же на дороге начинался небольшой, очень небольшой самодельный концерт, состоящий всего из двух—трех советских, стольких же польских песен и плавок и — без этого никак нельзя! — государственных гимнов наших стран.

Бедные составители графика! Впрочем, не следует думать, что финишировала колонна всегда за полночь. Выручало высокое спортивное мастерство мотоциклистов. Проходя относительно свободные от зрителей дорожные участки на предельно возможных скоростях, они тем самым наверстывали упущенное и сводили до минимума, а часто и вовсе на нет, опоздания против графика.

## ДНИ ВСТРЕЧ

Рейд братства и дружбы был задуман и осуществлен так, что дни стремительного движения по дорогам народной Польши чередовались с днями остановки или днями встреч, как их называли. Программы этих дней были весьма разнообразными и насыщенными. Обычно, разбившись на несколько групп, спортсмены выезжали на фабрики и заводы, в различные общественные организации, воинские части, мотоклубы и другие учреждения. Из 18 дней пребывания нашей спортивной делегации в Польше семь были именно такими.

Здесь невозможно даже перечислить всех встреч с рабочими, служащими, воинами, спортсменами, молодежью. Нельзя лишь не подчеркнуть, что все они неизменно проходили в сердечной обстановке.

Особенно внимательно наши спортсмены знакомились с жизнью и деятельностью мотоклубов. В Польше насчитывается 320 мотоциклетных (моторовых) и 46 автомобильных (самодовольных) клубов. Нам довелось побывать в наиболее крупных из них — Ольштынском, Вроцлавском, Варшавском и некоторых дру-

гих мотоклубах ЛДС, а также в Тарнувском и Люблинском специальных «железных» клубах Польского мотоциклетного союза.

Большое впечатление у спортсменов оставило посещение Люблинского клуба. Очень жаль, конечно, что мы не видели самих соревнований на гаревой дорожке, которые популярны в Польше не меньше, чем футбол, но зато сильнейшие гонимцы этого клуба Лешек Прухляк, Мариан Ставещий, Стефан Кемпа, Ежи Командовский в непринужденной обстановке не только рассказали о гонках по «жукелю», но и сделали несколько показательных заездов, продемонстрировав свою технику, способы старта, прохождения поворотов.

В заключение встречи ни предложение «попробовать «покататься» по гаревой дорожке стадиона нашим спортсменам. Мастер спорта А. Егоров (Москва), Н. Новохацкий (Украина), восполнявший приглашением, тут же переоделись в предложенные им костюмы и попробовали польские машины ФИС. Начальник клуба Мариан Якубеч, оценив хватуху наших мастеров, заметил, что после 7—8 тренировок их можно было бы включить в клубную команду для выступлений на соревнованиях. Видимо, опыт гонок на ипподроме и по ледяной дорожке, имеющийся у наших спортсменов, помог им быстро освоиться с гаревой трассой.

## ГОРСТЬ СЯЩЕННОЙ ЗЕМЛИ

По пути в Польшу, когда участники мотопробега были в Минске, туда же прибыла делегация трудящихся поселка Ленино из-под Орши. Она привезла с собой бесценный дар — несколько горстей земли, взятой с братских могил польско-советских воинов, павших в борьбе против немецко-фашистских захватчиков, и воду из реки Мерея. Землю делегаты просили передать солдатам дивизии имени Талдуша Костюшко, которая 15 лет назад, в октябре 1943 года, впервые вступила под Ленино на реку Мерея в бой против общего врага. Воду они просили вылить в Одер в знак символического слияния этих рек, воды которых были окрашены

кровью славных сынов советского и польского народа в ходе борьбы с общим врагом.

Стоит ли говорить, что этот наказ был выполнен со всей пунктуальностью. Церемония слияния рек состоялась в Щецине. Землю из-под Ленино мы провозили по всей Польше. В торжественной обстановке она была передана костюшководам в Варшаве в один из последних дней нашего пребывания на польской территории. Солдаты, сержанты и офицеры дивизии сердечно благодарили советских спортсменов за этот дар, который, как заявил на митинге командир дивизии, будет всегда напоминать им о нерушимом боевом содружестве Советской Армии и Войска польского.

Совместная борьба русского и польского народов имеет свою многовековую историю. Одним из ярких примеров, подтверждающих это, является знаменитая Грюнвальдская битва (1410 г.). В ней полтарские, русские и литовские полки наголову разгромили рыцарей — крестоносцев Тевтонского ордена.

В этом году польский народ традиционно отмечал годовщину победы под Грюнвальдом. На торжествах присутствовала и наша спортивная делегация. Советские спортсмены возложили венок к подножию обелиска, установленного на месте исторического сражения.

Такие же веники из живых цветов и огромное количество букетов, с любовью врученных нашим спортсменам на многих больших и малых остановках, были возложены на могилы советских и польских воинов, встречающиеся на всем нашем пути, а также на братские могилы жертв фашизма, погибших в гитлеровских лагерях смерти — Освенциме и Майдане.

Один из дней нашего похода был посвящен посещению Поронина, где накануне первой мировой войны жил и работал В. И. Ленин. С глубоким волнением члены советской спортивной делегации осматривали экспонаты музея В. И. Ленина и прослушали рассказ экскурсовода о поронинском периоде революционной деятельности Владимира Ильича.

\*

Мотоциклетный рейд Москва, Минск, Брест, Ольштын, Быдгощ, Щецин, Легница, Вроцлав, Катовице, Краков, Кельце, Люблин, Варшава, Брест, Минск, Москва успешно завершен. Он вылился в яркую, волнующую демонстрацию вечной и нерушимой польско-советской дружбы, польский народ, идущий по пути социалистического строительства, исключительно тепло и радушно встретил посланцев великого Советского Союза.

На массовых митингах, состоявшихся в городах и на предприятиях, во время многочисленных официальных и неофициальных встреч с представителями самых разнообразных слоев населения нас часто просили передать братский привет советскому народу и горячие пожелания новых успехов в коммунистическом строительстве.

Пользуясь представившейся мне возможностью, передаю эти, идущие от сердца слова привет и добрые пожелания польских друзей советским людям.

Б. КУЗНЕЦОВ,  
заместитель командора пробега.



# КОНКУРС ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Редакция журнала „За рулем“ объявляет открытый конкурс на лучший фотоснимок. В нем могут принять участие как фотографы-профессионалы, так и любители.

*Тематическая направленность снимков определяется характером и профилем журнала.*

На конкурс принимаются фотографии размером 13 x 18 и 23 x 30 см, каждая в двух экземплярах, на темы: подготовка водителей организациями ДОСААФ, распространение технических знаний среди населения, автомобильный и мотоциклетный спорт, туризм, моделизм.

Для победителей устанавливаются следующие премии:

- ПЕРВАЯ — 1000 РУБЛЕЙ;
- ДВЕ ВТОРЫЕ — ПО 500 РУБЛЕЙ;
- ТРИ ТРЕТЬИ — ПО 250 РУБЛЕЙ.

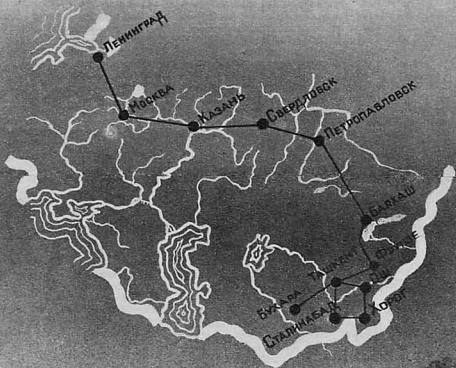
*Лучшие снимки будут опубликованы.*

Срок представления материалов — до 15 декабря с. г.

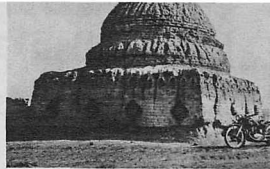
Адрес: Москва, И-92, Сретенка, 26/1,  
редакция журнала „За рулем“  
(на конкурс).

Редакция.

## 9400 КИЛОМЕТРОВ



# НА МОТОЦИКЛЕ



Древняя постройка в степи около озера Балхаш.

Весной прошлого года в коридоре Ленинградского автомобильного клуба появилась написанное нами объявление, приглашавшее всех желающих принять участие в 10 000-километровом мотоциклетном пробеге по республикам Средней Азии. Каждый день у объявления собирались любители-мотоциклисты:

— Не иначе, спятили ребята! — смеялись остряки.

И в самом деле, таких дальних пробегов в нашей стране никто еще не совершал. Пожалуй, только этим можно объяснить тот факт, что на объявление так никто и не отозвался. Но это не охладило наш пыл, и мы стали «готовиться» к путешествию.

Предстояло проехать около десяти тысяч километров по Уралу, Казахстану, Таджикистану, Киргизии и Узбекистану, по Памирскому тракту. Нам хотелось не только побывать в интереснейших и красивейших местах нашей страны, познакомиться с замечательными памятниками архитектуры Востока, но и проверить, как ведут себя в различных условиях советские мотоциклы. Вот об этом мы и хотим коротко рассказать в этой статье.

В путешествии участвовало два мотоцикла М-72 Ирбитского завода и ИЖ-49 с коляской. Так как большая часть пути проходила по грунтовым и песчаным дорогам, было решено установить инерционные-масляные воздушные фильтры. На М-72 фильтр был установлен на бензобаке, а подвод воздуха к карбюраторам сделан по специальному трубу, проходящему сквозь бак. Особенно тщательно мы герметизировали места, через которые возможно проникновение пыли в двигатель.

Так как на ИЖ-49 ехал один человек, то кузов коляски мы сняли, а груз и запасное заднее колесо разместили на раме с помощью специально изготовленных кронштейнов. Это дало большую экономию в весе. На М-72 вместо слабого мотоциклетного сигнала поставили комплект сигналов от «Победы» (перематывание в 6 в). В пути при обгоне грузовых автомобилей это нам очень помогло.

Прочность мотоциклов на всем протяжении трассы постоянно подвергалась очень жестким испытаниям. Машины были тяжело нагружены, а дорога большей частью была плохой. Это особенно относилось к участкам Сибирского тракта, покрытым разбитой щебенкой или крупным, местами выбитым, булыжником. Не лучше были и горные дороги Памира, усыпанные крупным колотым камнем. В этих условиях мотоцикл М-72 с честью выдержал испытание. Выходили из строя только спицы. По нашему убеждению, чрезмерное увеличение толщины спиц приносит вред, так как они перестают пружинить, равномерность распределения нагрузки при этом нарушается, и спицы начинают рваться. Сожалению, столь же хорошо нельзя отозваться о мотоцикле ИЖ-49 с коляской. В тяжелых дорожных условиях его прочность оказалась неудовлетворительной. Два раза ломалась рама коляски и рама самого мотоцикла.

Кто не был в Средней Азии, тому трудно представить, какая там дорожная поднимается пыль. Зачастую после проезда восточной автомашины водителю мотоцикла не видна собственная фара. Обычно двигатели мотоциклов, эксплуатирующихся в этих районах, быстро выходят из строя. Установленные в Ленинграде фильтры себя полностью оправдали. Особенно удачным оказался фильтр на М-72. Во всех городах и населенных пунктах, лежащих на нашем пути, мы привлекали к себе внимание местных мотоциклистов. Как правило, кто-нибудь из них пробовал компрессию у ИЖ-49, а затем высказывалось предложение, что двигатель только что отремонтирован. Мы восприняли это как похвалу нашим фильтрам.

Стойкость задней цепи нашего мотоцикла, несмотря на езду с коляской, оказалась хорошей. Цепь работала в очень тяжелых условиях, практически без смазки и была заменена после общего пробега в 11 тысяч километров. Причем даже после столь долгой работы она была в удовлетворительном состоянии.

Наша практика показала, что цепь нужно держать возможно более ослабленной. Тогда срок ее службы резко возрастает. Не следует опасаться работы цепей без смазки. Дело в том, что абразивные частицы пыли в этом случае не задерживаются в звеньях и износ цепи уменьшается.

Несмотря на длительность и трудность пробега, двигатели у мотоциклов остались в хорошем состоянии. Например, зазор в поршневом кольце в верхней части цилиндра равен 0,8—1 мм (кольца ни разу не менялись). Двигатель эксплуатировался главным образом на масле МС-24, трансмиссия — на гипоидной смазке.

Ходовые качества наших машин мы имели возможность испытывать в различных условиях: от автострэд Москва—Новосибирск до горных дорог, от плоскогорий и равнин до высоты более 4500 метров над уровнем моря. Во время долгого пути мотоциклы и радовали нас и огорчали. Огорчал нас больше всего ИЖ-49, двигатель которого склонен к перегреву, поэтому мы не могли поддерживать длительное время скорость более 60 км/час даже на ровных шоссе-подобных дорогах. В то же время двигатель мотоцикла М-72 работал без остановок для охлаждения даже на самых трудных и затяжных подъемах.

Если на затяжных подъемах М-72 превосходил ИЖ-49, то на коротких, очень крутых подъемах картина была обратной. Это объясняется, по-видимому, тем, что у ИЖ-49 более удачно выбраны передаточные отношения в коробке передач. Когда мы поднимались к высшей точке нашего пути — к перевалу Ак-Байгал на Памире (4655 м), где из-за разреженности воздуха двигатель терял около половины своей мощности, ИЖ-49 работал, а М-72 отказал, и нам пришлось воспользоваться помощью автомобиля ЗИЛ-150.

За последнее время выпущен целый ряд новых моделей мотоциклов. Еще

больше их готовится к производству. Целесообразно, чтобы конструкторы, разрабатывая новые модели, учитывали прежде всего условия их эксплуатации в различных районах СССР, где они получатся большим спросом. Пройдя почти 10 000 км на мотоциклах, мы считаем, что выводы, сделанные нами, имеют не только спортивный интерес, но представляют интерес для работников мотоциклетной промышленности.

Наша основная предположения можно сформулировать так: все узлы мотоцикла и особенно двигателя должны быть надежно защищены от пыли и грязи. На обочине трассов управления целесообразно поставить масленки, чтобы их можно было шприцевать, не снимая с машины. Существование масленки непригодно для употребления.

Таковые характеристики следует приспособить для движения по трудным дорогам и крутым подъемам с умеренными скоростями, а не только для повышенных скоростей и ровных дорог.

Тормоза у мотоциклов с колясками должны работать не хуже, чем у легковых автомобилей. Может быть, есть смысл применить в дальнейшем гидравлический привод. Желательно, чтобы какой-нибудь из мотоциклетных заводов страны разработал модель мотоцикла с коляской, с приводом на колесо коляски. В местностях, где мало хороших дорог, такие машины очень нужны.

По нашему мнению, даже тяжелые мотоциклы класса М-72 можно изготовлять с цепным приводом, так как он в несколько раз дешевле и легче карданного, а надежность при этом вполне достаточна.

В заключение нам хочется сказать о большой пользе таких дальних пробегов для совершенствования конструкций мотоциклов. Ведь никакая другая форма испытаний не может быстро и полно выявить все достоинства и недостатки машины, как дальний пробег по различным дорогам, в различных климатических условиях. Это, несомненно, поможет нашим конструкторам создать новые надежные, прочные и удобные мотоциклы.

**А. КОЛОМЫЦЕВ,  
В. КУШПИЦЬ,  
Ф. СУБОВИЧ.**

Ленинград.

По пыльной дороге.



# БОЛЬШИЕ ЗАДАЧИ ПРОФСОЮЗА

ЗАМЕТКИ С I СЪЕЗДА ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ СВЯЗИ,  
РАБОЧИХ АВТОТРАНСПОРТА И ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ

В мае 1958 года в Москве, в Центральном клубе шоферов, состоялся I съезд профсоюза работников связи, автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Это большое событие в жизни авторанспортников нашей страны. На съезде присутствовало более 300 делегатов, обсудивших насущные вопросы профсоюзной работы среди огромной массы работников автомобильного транспорта и связи.

В отчетном докладе съезду отмечалось, что советские профсоюзы всегда являлись и являются надежной опорой Коммунистической партии, активными проводниками ее политики в массах, докладчик на ряде примеров показал, какую большую роль играют профсоюзные организации в жизни авторанспортных предприятий. Они ведут разностороннюю организаторскую и воспитательную работу среди водителей, сплачивая и мобилируя их на выполнение важнейших хозяйственных задач.

Как докладчик, так и выступившие делегаты отметили, что перестройка профсоюзных органов подвала роль советов профсоюзов, повысила ответственность первичных организаций. Необходимо укреплять эти организации, оказывать им помощь в развитии инициативы и активности членов профсоюза.

Декабрьский пленум ЦК КПСС подчеркнул огромную и все возрастающую роль профсоюзов, как самой массовой организации рабочего класса. Это, в частности, видно и на примере профсоюзных организаций авторанспортных хозяйств. После декабрьского пленума они сделали многое для улучшения организации социалистического соревнования, условий труда и быта рабочих и служащих авторанспортных и дорожных предприятий. Коллективы многих автомобильных предприятий неоднократно выходили победителями во Всесоюзном социалистическом соревновании, завоевывая красные знамена ЦК профсоюза и ВЦСПС. Заданный государственный план перевозок в большинстве предприятий выполняется успешно, себестоимость перевозок снижается, увеличивается накопления в фонды предприятий, а следовательно, и государства. Выступавшие на съезде делегаты на ряде примеров показали, как много сейчас делается для механизации трудоемких процессов, повышения культуры производства, что, в конечном счете, обеспечивает высокую производительность труда.

Тысячи лучших шоферов награждены орденами и медалями Советского Союза. Только по Московскому грузовому управлению в прошлом году высокие правительственные награды получили 76 перевозчиков.

В ходе социалистического соревнования рождаются новые начинания, более прогрессивные методы труда. Многие коллективы подхватили ценный опыт украинского шахтера т. Мамая. Начало

этому положил шофер 16-й автобазы Москвы т. Суслин, по инициативе которого зародилось соревнование за ежедневное перевыполнение плана перевозок строительных материалов. В итоге шоферы автобазы ежедневно доставляли на стройки столицы 650 тонн груза сверх плана.

Всей стране известны имена отличных водителей-миллионеров т. Бузина и Новикова из 1-го автобусного парка Москвы, Иванова из 2-го автобусного парка и многих других славных тружеников автомобильного транспорта.

Из года в год авторанспортные предприятия осваивают новую технику. Только по Министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР в прошлом году организовано 220 механизированных постов смазки автомобилей, 167 постов мойки, 126 пунктов заправки. В 294 автохозяйствах внедрен агрегатный метод ремонта автомобилей.

Все более широкое применение находит метод централизованных перевозок грузов. На предприятиях Главмостоавтотранса это неуклонно обеспечивает рост производительности труда, снижение стоимости перевозок. В автохозяйствах за последние два года резко снизилась потребность в транспорте. На Украине объем централизованных перевозок в 1957 году увеличился по сравнению с 1953 годом более чем в 20 раз.

В то же время докладчик и выступавшие на съезде делегаты отметили в деятельности автохозяйств и профсоюзов серьезные недостатки и упущения, являющиеся, как правило, в результате плохой организации производства и труда, задержек в освоении новой техники, слабого распространения передового опыта. Много упреков на съезде раздавалось также и в адрес работников автомобильной и шинной промышленности, слишком медленно проводящих модернизацию выпускаемой продукции и не всегда прислушивающихся к голосу шоферов, накопивших богатый опыт эксплуатации автомобилей. Весьма удивительно прозвучало, например, выступление делегата из Крымской области водителя т. Волынец, который подверг критике конструкторов ряда автомобильных заводов и НИИ шинной промышленности.

— Наши автомобили, безусловно, хорошие, — заявил он, — но почему конструкторы упускают из своего поля зрения вопросы повышения их износоустойчивости? В огромной нашей стране, с ее различными климатическими и дорожными условиями, необходимо проявлять больше гибкости при проектировании автомобилей, более глубоко изучать опыт эксплуатации и на этой основе постоянно совершенствовать конструкции и технологию производства. Также относится и к выпуску шин. Научно-исследовательский институт шинной промышленности существует 13 лет и выпускает ряд хороших образцов шин,

но беда в том, что в производство они внедряются очень слабо. Я лично в последнее время вижу автомобиль ЗИЛ-160 с шестиступенчатым полупробегом; шины на этом грузовике отличные, прошли они более 80 000 км, несмотря на трудные дороги. Почему же их выпускают так мало? Нужно производить больше такой добротной продукции!

На съезде было особо подчеркнута значение решений майского пленума ЦК КПСС, заменяющих собой новый период в развитии народного хозяйства, дающих возможность быстрее решить основную экономическую задачу, поставленную XX съездом Коммунистической партии, — дать и превзойти наиболее развитые капиталистические страны по производству продукции на душу населения. Решения пленума выдвигают перед автомобильным транспортом страны новые ответственные задачи по обеспечению перевозок промышленных и особенно химических грузов.

Обсуждая проект нового Устава профсоюза, делегаты съезда проявили большую активность и внесли много нового и существенного в основные положения Устава. Характерно, например, что на съезде был внесен в Устав и принят такой пункт: «Центральный комитет профсоюза поддерживает и развивает связь с родственными профсоюзами зарубежных стран, принимает активное участие в деятельности международных профсоюзных объединений трудящихся транспорта...»

Это положение появилось в Уставе не случайно. ЦК профсоюза проводит большую работу по сближению и обмену опытом с авторанспортниками многих зарубежных стран, на деле укрепляет с ними дружеские и деловые связи. За последнее время резко увеличился обмен письмами, различного рода литературы и периодическими изданиями с автомобильными и дорожными зарубежниками; устанавливаются более тесные контакты путем обмена делегациями, расширяется иностранный туризм. Только в прошлом году Советский Союз по приглашению ЦК профсоюза посетили делегации транспортников Чехословакии, Китайской Народной Республики, Финляндии, Франции, Италии. В свою очередь делегации нашего профсоюза посетили Францию, Китай, Чехословакию и другие страны. Все это, разумеется, должно было найти отражение и в Уставе нашего профсоюза.

Необходимо отметить, что работа съезда проходила в обстановке исключительного единодушия делегатов за решением всех вопросов. Съезд принял развернутое постановление, направленное на дальнейшее улучшение всей профсоюзной работы на автомобильном транспорте и в органах связи. Избран новый Центральный комитет профсоюза в составе 45 человек.

А. КОШКАРЕВ,  
ст. инспектор ЦК профсоюза.

# ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕВАЕТСЯ АВТОМАТОМ



Инж. Г. БЕРЕСТИНСКИЙ

Сколько хлопот и трудностей доставляют шоферам морозы! Особенно сложна, как известно, пуск автомобильного двигателя при низких температурах воздуха.

Применение широко известных способов прогрева двигателя с помощью пара, горячей воды, электроэнергии не только отнимает много времени, но и требует специального оснащения площадки безгарного хранения автомобилей, к тому же эти способы не всегда дают должный эффект.

Стремясь облегчить труд водителей зимой, шофер Красноозерской автодороги Новосибирского автотреста Владимир Афанасьевич Мушкин изобрел специальный автомат для поддержания нормального теплового режима двигателя в условиях низких температур. Автомат производит периодический пуск и прогрев двигателя при безгарном хранении автомобиля в зимнее время. В чем заключается принцип работы автомата?

Когда температура воды в системе охлаждения двигателя снижается до  $-40^{\circ}$ , устройство термостатного типа включает замкнимо, приводит в действие стартер и впрыскивает в карбюратор небольшую порцию бензина. Стартер пускает двигатель, который работает на малых оборотах, пока температура воды не достигнет  $+80^{\circ}$ .

После того как двигатель прогреется, зажигание выключается и он глохнет. Если после нескольких включений стартера пустить двигатель по какой-либо причине не удалось, автомат подает сигнал-свисток, предупреждающий шофера или дежурного механика о том, что имеется неисправность. Но допустим, что никто из них не услышал сигнала. Тогда через несколько минут — при понижении температуры до  $35-40^{\circ}$  — автомат открывает кран для слива воды, и она вытекает из системы охлаждения.

Как видно из рис. 1, автомат удобно располагается под капотом двигателя автомобиля ЗИЛ-150 или ЗИЛ-164. Он представляет собой небольшую железную коробку, устанавливаемую на головке цилиндров. В ней помещается механизм автомата. К основанию коробки прикреплен датчик температуры воды, соединенный с водной рубашкой блока цилиндров.

Включение стартера производится воздушной камерой, которая крепится на передней стенке кабины автомобиля. Горючая смесь обогащается при пуске двигателя с помощью специального прибора, впрыскивающего  $2-3 \text{ см}^3$  бензина в смесительную камеру карбюратора.

Кран для слива воды включен в систему охлаждения двигателя. Отдельные части автомата соединяются между собой трубками, шлангами, угольниками и тройниками.

Пользуясь схемой, показанной на рис. 2, попытаемся понять, как работает автомат. Для того чтобы привести его в действие, надо поставить рычаг 1 в рабочее положение. При этом рычаг 2 опустится и освободит шток 3 термо-

стата 14, рычаг 32 распределительного крана, рычаг 47 клапана сигнала. Одновременно притокрется дроссель карбюратора, и сжатый воздух из тормозной системы по трубке 17 поступит к распределительному крану. Отсюда по трубке 26, открыт клапан 27, воздух попадет в полость диафрагмы 5 клапана 7 слива воды, а по трубке 36 — в полость 41 диафрагмы 42 фиксатора сигнала.

Когда температура воды в двигателе снизится до  $+40^{\circ}$ , шток 3 термостата 4 переместится вниз и освободит рычаг 10. Пружина 29 повернет при этом рычаг 31 распределительного крана по направлению движения часовой стрелки. В этот момент замкнутся контакты 1, закроется выпускной воздушный клапан 22 и откроется впускной клапан 28.

Через трубку 16 давление воздуха передается в диафрагменную полость 19. Диафрагма, сжимая пружину 20, перемещается и замыкает контакты IV. В результате включается система зажигания двигателя.

Через калиброванное отверстие 23 в смесительную камеру карбюратора 14 впрыскивается бензин, обеспечивающий пуск двигателя. Вместе с тем сжатый воздух поступает из распределительного крана в камеру 46 и включает стартер.

Двигатель запускается и работает на малых оборотах холостого хода. После пуска двигателя разрежение из его цилиндров через впускной трубопровод по трубке 13 передается в полость 12. Диафрагма 18 втягивается в камеру и перемещает шток 25, соединенный с рычагом 24 крана управления. Последний поворачивается против движения часовой стрелки.

Клапан 28 закрывается под действием пружины, а клапан 22 открывается. Вследствие уменьшения давления воздуха диафрагма камеры 46 перемещается и включает стартер. Контакты IV при этом остаются сомкнутыми, так как диафрагма 19 удерживается благодаря разрежению, имеющемуся в камере 12. Двигатель прогревается.

Когда температура охлаждающей воды достигнет  $+80^{\circ}$ , термостат перемещает шток 3 и через рычаг 8 замыкает контакты I. Зажигание ди-

вигателя выключается, и он перестает работать.

Если двигатель пустить не удалось, стартер отключается посредством специального устройства, которое действует следующим образом.

Воздух из распределительного крана медленно поступает через отверстие 39 в преддиафрагменную полость 37. Отсюда он через отверстие 40 попадает в полость 38 диафрагмы 33. Вследствие повышения давления на диафрагму она перемещается, сжимая пружину 34. Тага 35 поворачивает рычаг 31 против часовой стрелки. Повертывается также эксцентрик 23 этого крана. Впускной клапан 28 закрывается, прекращая подачу сжатого воздуха, а выпускной клапан 22 открывается.

Фиксатор 30 удерживает ось распределительного крана в этом положении. По мере выхода воздуха через отверстия 39 и 40 диафрагма 33 перемещается под действием пружины 34 вправо. Фиксатор 30 освобождается. Пружина 29 перемещает ось крана управления. При этом клапан 28 открывается, а клапан 22 закрывается. Стартер снова включается.

Если после нескольких включений стартера двигатель не запускается и температура жидкости в водной рубашке блока цилиндра не повысится, включается сигнал. При этом диафрагма 42 под действием пружины 43 перемещается, и рычаг 44 открывает клапан 45. Воздух из привода тормозов поступает в сигнал.

Одновременно рычаг 3 замыкает контакты III и включает контрольную лампочку. Воздух из привода тормозов автомобиля уходит через сигнал в атмосферу. Под давлением остается лишь диафрагма 5 клапана слива воды из системы охлаждения двигателя.

Рис. 1

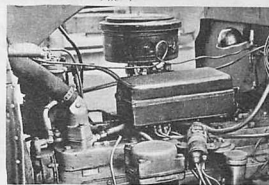
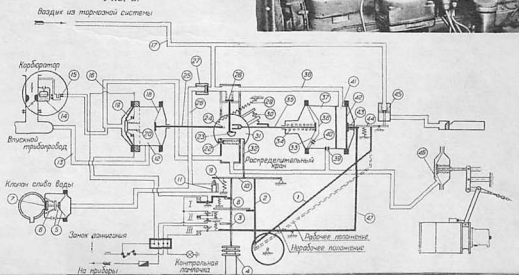


Рис. 2



Когда температура жидкости в системе охлаждения снижается до 35°, шток термостата под воздействием пружины 9 открывает клапан II и в полости диафрагмы 5 клапана слева воды снижается давление воздуха. Пружина 6 открывает клапан 7, и вода вытекает из системы. При этом контрольная лампочка гаснет.

При повреждении термостата возможно перегрев двигателя. Для предотвращения этого зажигания выключается посредством размыкания контактов II (верхний контакт поднимается).

При нагреве двигателя до температуры 100° если автомат выключен и включено зажигание, контакты II снова замыкаются (нижний контакт опускается). В результате зажигание выключается и двигатель останавливается.

Первая партия таких автоматов изготовлена Бежицким заводом треста ГАРО Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и зимой 1957—58 года испытывалась в автохозяйстве Новосибирского автотреста.

Испытания показали, что автомат работает надежно и может найти широкое применение в условиях низких температур воздуха. Механизм может применяться на всех автомобилях, имеющих тормоза с пневматическим приводом.

Рязань.

## ЧИТАТЕЛИ

*предлагают*

### КАК СОХРАНИТЬ ЧИСТОТУ РУК

При техническом обслуживании и ремонте водителю неизбежно приходится соприкасаться с обработанной смазкой, которая очень трудно отмывается обычными средствами.

Опыт показывает, что для предохранения кожи от стойкого загрязнения можно использовать мыльный крем для бритья. Его следует до начала работы втереть в кожу. В этом случае грязь легко отмывается теплой водой. При мойке машины для этой же цели нужно использовать ланолиновый крем.

От поверхностного загрязнения руки хорошо очищаются сухими древесными опилками или чистым репным песком.

В. Пашковский.

Нахабино,  
Московская область.

### ЭТО ЛЕГКО СДЕЛАТЬ

Ярославский завод «Победа рабочих» выпускает гидротормозную жидкость (ГТЖ) в жестяных килограммовых банках. Такая расфасовка очень удобна для автолюбителей.

Однако в конструкции банки есть существенные недостатки. Она герметически не закупоривается, из-за чего жидкость просачивается наружу. Кроме того, горловина расположена в центре верхней днашки банки, что очень неудобно для заливки.

На мой взгляд, эти недостатки легко устранить. Нужно только горловину расположить на краю днашки, а пробку сделать с резиновой прокладкой.

М. Стрельцов,  
шофер-любитель.

Куйбышев.

# ДЕЛО № 58501

Банкет подходил к концу. Снежные слатерти уже давно потеряли свою осветительную белизну, офицанты уносили на подносах груди пустых бутылок. Один за другим пробирались к выходу люди. И только за одним столиком гулянье продолжалось.

— А не прокатится ли нам!.. — вдруг предложил один из гуляк.

— Точно... — поддержал другой. Третий робко пытался отговорить приятелей от опасной затеи, но безуспешно.

И вот доцент кафедры воздушных видов спорта и туризма МГУ заслуженный мастер спорта Леонид Мешков, его закадычный друг — заводчий кафедры спортивных игр Е. Журавлев и спортсмен А. Сенько уехали в автомобиль.

Машина шла все быстрее. Когда она выскочила на Минское шоссе, стрелка спидометра прочто остановилась около цифры 100. На 17-м километре пьяный Мешков не успел вовремя затормозить и врезался в стоящий автомобиль. А дальше — разбитые машины, «скрывающаяся помощь»... следственное дело № 58501 и, наконец, справедливое наказание.

Интересно, что на следствии Мешков и его друзья пытались оправдаться: — Да мы и выпили-то немного...

Надо сказать, что такие «справдания» нам приходится слышать довольно часто. Один из шоферов-любителей, который, кстати сказать, всего за месяц до этого сел за руль, рассказал даже об изобретенной им «теории»:

— Зачем мне тогда машина, если я с приличной выпить не могу! А сто граммов мне и пошекает...

Этого человека спасла от несчастия лишь случайность. Он отделался легко — лишением права управлять автомобилем на год.

Но мнение о том, что небольшое количество вина не мешает управлению автомобилем, и сожалению, еще бытует среди некоторых водителей. И это особенно опасно сейчас, когда, согласно новым правилам уличного движения, сняты ограничения скорости и водители должны сам обеспечивать безопасность движения.

Совершивший преступление Леонид Мешков, видимо, никогда не придет бы на соревнования по плаванию в пьяном виде. Там необходимо быть в форме. Не менее важно это и для шофера — ведь управление автомобилем, особенно в условиях большого города, требует внимания, быстрой реакции, собранности.

Каждый водитель знает, что автомобиль нельзя остановить мгновенно. С того момента, когда он привел в действие тормоза, и до полной остановки машина проходит некоторое расстояние — тормозной путь. Он зависит от скорости машины, состояния дорог, погоды, качества шин и т. д. При скорости в 60 км/час тормозной путь будет в четыре раза больше, чем при скорости 30 км/час. Если при скорости 30 км/час тормозной путь на сухом асфальте равен примерно 6 метрам, то на мокром — 9 метрам, на снегу — 17,7 метра, а в гололедную — 23,6 метра.

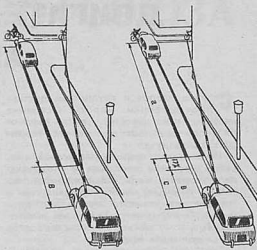


Схема движения автомобиля с момента, когда водитель заметил препятствие, до полной остановки. Расстояние «а» — тормозной путь, «в» — время реакции. На левом рисунке автомобилем управляет трезвый водитель, на правом — выпивший 100 граммов алкоголя.

Но к тормозному пути необходимо всегда прибавить расстояние, которое проедет автомобиль до того момента, когда начнется торможение. Оно складывается из времени реакции водителя, т. е. пока он поймет, что перед ним опасность, и сообразит, как поступить, и времени, которое необходимо для срабатывания механизмов тормозов.

При управлении автомобилем особенно важна быстрая реакция. От этого в значительной мере зависит безопасность движения. Казалось бы, что значит сто граммов вина для взрослого здорового человека! Этих и отговариваются любители спиртного. Но, во-первых, не все водители одинаково здоровы. А главное состоит в том, что и сто граммов вина оказывают немалое действие на водителя. Опыт показал, что даже такое небольшое количество алкоголя увеличивает время реакции на 17% (см. рисунок).

Чем больше скорость движения, тем больше усилий требуется центральной нервной системе водителя, чтобы правильно осуществить торможение. Поэтому-то прежде, чем разрешить человеку управлять автомобилем, врачи особенно внимательно исследуют состояние его нервной системы. А ведь алкоголь действует на нервные клетки, парализует или замедляет их действие. Водитель теряет главные качества — внимание, быстроту реакции, способность оценивать обстановку и свое поведение. В самый решительный момент пьяный водитель не сумеет использовать те считанные доли секунды, за которые он еще может избежать аварии.

Советское уголовное право относит механический транспорт к источникам повышенной опасности. От четкости работы водителя зависит не только его жизнь, но и безопасность многих людей. Поэтому каждый человек, садящийся за руль в нетрезвом виде, должен рассматриваться как преступник, вне зависимости от того, совершил он уже аварию или нет. Об этом следует помнить каждому автомобилисту.

Подполковник Ф. КВТНО.

ОРУД г. Москва.



Кто  
виноват?



— Человека задавили!

С обеих сторон просторной улицы сбегаются к месту аварии люди, плотной толпой окружая остановившийся автомобиль... Перебивая шум города тревожной сиреной, мчится «Скорая помощь»...

Кто же виноват в случившемся несчастье? Об этом рассказывает снятый недавно короткометражный кинофильм «Кто виноват!». Что греха таить, немало еще среди сидящих за рулем людей таких, которые равнодушно проходят мимо, когда видят, что автомобилем управляет пьяный водитель.

— Что за ним смотреть, он и сам взрослый... — говорит в начале фильма шофер такси Петр Козлов.

Но уж такова неумолимая логика: пьяный шофер рано или поздно становится преступником. И в несчастье, которое происходит, виноват не только человек, в пьяном виде управлявший машиной, но и те, кто знал об этом и равнодушно прошел мимо.

Фильм поставлен молодыми режиссерами Л. Мирским и Ф. Довлатяном по сценарию В. Разина. Оператор — Н. Даншин.

На с и м к а х: кадры из фильма.



# В ЧЕСТЬ СПАРТАКИАДЫ

В Центральном парке Культуры и отдыха им. Горького в середине мая состоялся традиционный праздник, связанный с проводимым ежегодно звездным мотоциклетным пробогом районных коллективов ДОСААФ г. Москвы.

В этом году праздник проводился в честь приближающегося 40-летия ВЛКСМ и открытия Всесоюзной спартакиады по военно-прикладным видам спорта.

На снимках:  
Слева: Упражнение по фигурному вождению мотоцикла.

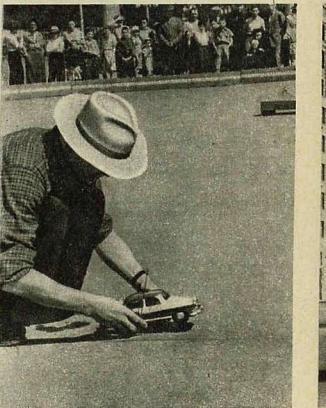
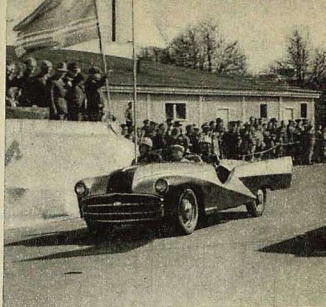
Справа (сверху вниз):  
Парад спортивных автомобилей.

На автомоделном корте, Инструктор А. Суханов запускает свою миниатюрную модель «Волги».

На празднике был дан торжественный старт мотопробегу дружбы Москва — Варшава — Москва.

Старт соревнований на детских педальных автомобилях.

Фото В. Довгялло и  
И. Марголина.





# У Черного моря



Их было трое: папа, мама и маленькая дочка. А вернее, четверо: папа, мама, дочка и зеленый автомобиль «Москвич».

Папа сидел за рулем и с тоской смотрел на приближающуюся к нулю стрелку бензинового счетчика.

в поисках бензина, — сказал папа с натянутой улыбкой и покосился на маму.

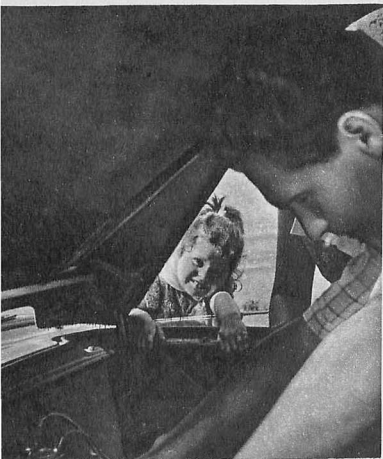
Дочка захлопала в ладоши и повторила: «Смешно, смешно».

— Очень грустно, что есть такие беззаботные водители, — сказала мама и нахмурила брови.

Но поведение «Москвича» напоминало сводку прогнозов погоды — счетчик бензина стоял на нуле, а машина не сбавляла скорости. Один поворот — дороги, другой, крутой подъем — и вперед, сливаясь с горизонтом, загромождаясь Черное море.

Черное море...

Сотни санаториев и домов отдыхах, мягкий климат юга,



Мама жаловалась на вечную мужскую неосмотрительность. Дочка укладывалась спать куклу Катю.

А юркий «Москвич» старательно брал крутые подъемы горной дороги. Мелькали отвесные скалы, зеленые пятна садов и одинокие белые домики.

— Смешно остановиться в двух шагах от моря и бегать

непривычные для глаза северянина силуэты экзотических пальм, комфортабельные комнаты, отличное питание и... строгий режим дня. Вовремя вставать и вовремя ложиться, вовремя кушать и вовремя купаться в море. Этот порядок, разумеется, устраивает большинство отдыхающих.

Но есть люди, которые ни за что не согласятся провести

свой отпуск даже в самом хорошем санатории. Их пленяет полная свобода, постоянная смена впечатлений, перемена мест, неутомимое стремление к новому и неизведанному.

...Их было трое: папа, мама и маленькая дочка. Папа и мама — инженеры. Несколько лет тому назад Владимир и Алиса Мироновы окончили Московский автомеханический институт. Сейчас оба они работают в Научно-исследовательском институте, являются страстными автолюбителями. Отпуск супруги Мироновых решили провести на побережье Черного моря.

Здесь мне и пришлось познакомиться с семьей Мироновых. У обочины дороги перед картой, развлеченной перед машиной, шло заседание семейного совета. Судя по разгоряченным лицам мамы и папы, совет проходил долго и решал принципиальные вопросы. Главным арбитром была 5-летняя Нина, впервые принимающая участие в столь большом путешествии.

— Ниночка хочет посмотреть Сочи, — говорила мама.

— Нет, Ниночке будет интереснее посмотреть Анапу, — категорически утверждал папа.

Спор решила сама Ниночка, которая высказалась в пользу обоих городов. Предложение показало родителям наиболее мудрым, и они подошли к нашей машине, чтобы одолжить бензина и, кстати, узнать дорогу к ближайшему пансионату. Нам оказалось по пу-



ти, а вскоре, по настоячивому приглашению Ниночки, я пересел в машину Мироновых.

На этих кадрах запечатлено несколько моментов нашей совместной поездки. Они, может быть, не очень увлекательны, но в них, как в каплях воды, отражается новая яркая черта в жизни и быте советских людей: с каждым годом все новые и новые тысячи трудящихся совершают, подобно Мироновым, увлекательные туристические поездки по дорогам нашей Родины.

Леонид ЛЕОНОВ



# АВТОЛОБИЛЬНЫЕ ГИДРОТРАНСФОРМАТОРЫ

**В** № 8 журнала «За рулем» за 1957 год читатели могли ознакомиться с устройством гидромфты. Она имеет только два рабочих колеса: насосное и турбинное. Если между ними установить неподвижное лопастное колесо, соединенное с корпусом, — так называемый реактор, — то получится гидротрансформатор, т. е. устройство, используемое в автомобиле для плавного автоматического изменения крутящего момента.

У гидромфты при любой форме лопаток насосного и турбинного колес момент на турбинном колесе равен моменту на насосном колесе, а у гидротрансформатора момент на турбине равен сумме моментов на насосе и реакторе. Соотношение же между моментами на всех колесах гидротрансформатора зависит прежде всего от формы их лопаток, особенно от углов лопаток и расположения их кромок в рабочей полости гидротрансформатора, а также от соотношения скорости насоса и турбины.

На примере современного гидротрансформатора автомобиля ЗИЛ-111 попытаемся выделить некоторые особенности его работы. На рис. 1 показан круг циркуляции гидротрансформатора, т. е. разрез его рабочей полости вдоль оси 0—0 вращения колес, с условным совмещением кромок лопаток с плоскостью разреза. В данном гидротрансформаторе реактор разделен на два колеса, однако это не имеет принципиального значения.

Как и в гидромфте, жидкость обращается лопатками насоса от оси к периферии и затем падает на лопатки турбины. Но из турбины жидкость поступает сначала в реактор и, лишь

Инженер А. НАРБУТ,  
конструктор автозавода имени Лихачева

пройдя его, вновь оказывается в насосе. Если мысленно разрезать все колесо вдоль средней струйки (см. рис.), а затем развернуть на плоскость это кольцевой разрез, то получится четыре ряда лопаток (рис. 2).

Крутящий момент на каждом колесе зависит от скорости потока жидкости, входящей на лопатки колеса и остающейся их.

При этом от тем больше, чем больше угол между направлением входа и выхода жидкости. Наибольший момент на колесе получился бы, если бы жидкость, попавшая на лопатки, могла бы оставить их, уходя назад навстречу направлению своего входа.

Однако в действительности это неосуществимо. Поток жидкости, выходящий из насоса, всегда направлен вперед. Турбина имеет сильно изогнутые лопатки, выходящие кромки которых направлены назад. Поток жидкости, подаваемый насосом, стремится вращать турбину в том же направлении, в котором вращается насос.

Жидкость, выходящая с лопаток турбины, попадает в реактор, создавая момент, стремящийся вращать реактор в направлении, обратном направлению вращения насоса. Но реактор, сидящий неподвижно, вращать не может: вращаются его лопатки лишь воспринимают этот реактивный момент и меняют направление потока жидкости. Если бы не было этого изменения направления потока жидкости, моменты на насосе и турбине всегда были бы равны между собой, т. е. мы бы имели не гидротрансформатор, а гидромфту.

Когда момент на турбине окажется достаточным для преодоления сопротивления движению, она начнет вращаться, автомобиль трогается с места и разгоняется. По мере увеличения числа оборотов турбины меняется направление потока жидкости, причем так, что оно приближается ко направлению входа в турбину. Одновременно уменьшается воздействие жидкости на лопатки реактора, а следовательно, и момент на нем. Плавное уменьшение момента на турбине по мере увеличения ее оборотов — важнейшая особенность любого гидротрансформатора.

Способность гидротрансформатора преобразовывать подводимый момент оценивается отношением моментов на турбине и насосе, называемым коэффициентом трансформации. Для сравнения различных гидротрансформаторов берут максимальное значение этого коэффициента, которое всегда будет на режиме трогания с места, т. е. при остановленной турбине.

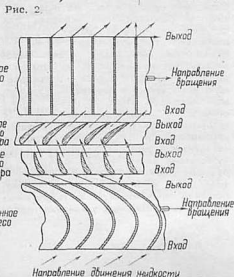
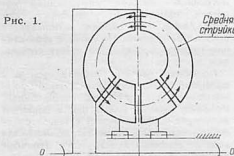
Другим важным свойством гидротрансформатора является его «прозрачность». Она характеризуется тем, как и насколько изменяется число оборотов насоса, а следовательно и двигателя, при изменении числа оборотов турбины. Если с увеличением числа

оборотов турбины число оборотов двигателя возрастает, то гидротрансформатор обладает прямой «прозрачностью», если уменьшается — обратной, а если не изменяется — то он непрозрачен. При максимальной скорости движения автомобиля двигатель должен отдавать максимальную мощность, т. е. развивать высокие обороты. Вместе с тем наиболее экономично он работает на средних оборотах. Следовательно, чтобы гидротрансформатор обеспечивал при средних скоростях движения работу двигателя на экономичных режимах, а также повышение числа оборотов до максимальных при наибольших скоростях, он должен иметь значительную прямую «прозрачность».

У гидротрансформатора, как и у гидромфты, коэффициент полезного действия в случае неподвижной турбины равен нулю и увеличивается с повышением числа ее оборотов. Однако КПД гидротрансформатора, будучи на малых скоростях турбины ниже КПД гидротрансформатора, по мере разгона турбины непрерывно увеличивается и может достигнуть 98%. У гидротрансформатора же, увеличиваясь, он достигает максимального значения, около 85—90%, а затем на больших скоростях падает до нуля. Дело в том, что почти на всех режимах направление потока жидкости значительно отличается от направления вращения турбины, что и вызывает значительные потери, называемые «потери на удар». Поэтому в автомобильных гидротрансформаторах при высоких скоростях движения применяют либо переход на режим гидромфты, либо блокирование.

Переход на режим гидромфты осуществляется автоматически. Выше было указано, что с повышением числа оборотов турбины направление потока жидкости на ее выходе изменяется. Это изменение настолько велико, что поток, выходящий из турбины, начинает ударяться не в вогнутую, рабочую сторону лопаток реактора, а в выпуклую, тыльную. Когда его направление совпадает с направлением потока, выходящего из реактора, момент на последнем будет равен нулю. С дальнейшим увеличением числа оборотов турбины момент на реакторе изменяется своей знак, поскольку изменяется направление усилия жидкости, толкающей лопатки реактора, и последний, благодаря муфте свободного хода, начинает без нагрузки вращаться в том же направлении, что и насос. Передавать момент при этом будут только насос и турбина, что и превращает гидротрансформатор в гидромфту, а КПД начнет возрастать.

Реактор устанавливают на муфте свободного хода, которая обычно состоит из роликов, расположенных между двумя кольцами. Наружнее кольцо, соединенное с реактором, имеет скоду, так что ролики либо заклиниваются между ними и внутренним неподвижным кольцом — при натяжении жидкости на вогнутые стороны лопаток, либо выкатываются



ся, освобождая реактор, — при натекании жидкости на выпуклые стороны лопаток. Гидротрансформаторы, которые могут работать на режимах гидромукфы, называются комплексами.

Переход на режим гидромукфы, т. е. на прямую гидравлическую передачу, происходит плавно, без толчка и ступенчатого изменения характеристик.

Блокирование, т. е. механическое соединение насоса с турбиной при отклоняющемся реакторе, а иногда и просто отклонение гидротрансформатора, дает еще большее повышение кпд. В данном случае осуществляется переход на прямую механическую передачу, но зато теряются достоинства гидрпередачи, — определяемые отсутствием жесткой связи между двигателем и колесами автомобиля. Но на малых и иногда средних скоростях при желании использовать бесступенчатое изменение характеристик гидротрансформатора приходится мириться с его пониженным, по сравнению с механической передачей, кпд, а значит, в конечном счете, расплачиваться за дополнительные преимущества излишним расходом топлива.

Итак, качества гидротрансформатора полностью определяются его характеристиками, а приблизительно — коэффициентом трансформации при трогании с места ( $K_0$ ), «прозрачностью» и максимальным кпд. Эти величины зависят прежде всего от угла лопаток и размещения колес в «круге циркуляции».

На рис. 3 изображен гидротрансформатор с реактором перед нососом и с центробежной турбиной, т. е. с

турбиной, у которой вход расположен дальше от оси вращения, нежели выходные гидротрансформаторы и с реактором, расположенным перед турбинами, т. е. турбинами, у которых вход расположен ближе к оси вращения, чем выход. Однако на автомобилях используются преимущественно гидротрансформаторы первого типа, показанные на рис. 1 и 2. Гидротрансформатор тем экономичнее, чем меньше искривлены его лопатки и чем ближе они к лопаткам гидромукфы. Вместе с тем, чем в большей степени гидротрансформатор с центробежной турбиной может преобразовывать момент, тем ниже его кпд и «прозрачность», тем хуже его режимы гидромукфы; при этом при переходе на режим гидромукфы кпд может упасть до 80% и даже ниже. Так, гидротрансформатор автомобиля «Волга» имеет максимальный кпд 89%, а на режимах гидромукфы — 97%, а  $K_0$  2,1. Обороты двигателя от момента трогания автомобиля до переключения на режим гидромукфы увеличиваются приблизительно в 1,5 раза. Гидротрансформатор автомобиля МАЗ-530 имеет максимальный кпд соответственно 83% и 93%, а  $K_0$  4, и обороты двигателя этого автомобиля до перехода на режим гидромукфы остаются почти неизменными.

Кроме описанных одноступенчатых гидротрансформаторов, в настоящее время в некоторых случаях применяются двух- и трехступенчатые гидротрансформаторы. У них вместо одной турбины имеются две или три турбины, разделенные реакторами и насосами. Перед насосом устанавливается турбина, что обеспечивает высокую «прозрачность».

Работа многоступенчатого, например трехступенчатого, гидротрансформатора отличается от работы одноступенчатого тем, что в нем поток жидкости, выходящий из первого реактора, попадает в турбину второй ступени, создавая на выходящем валу дополнительный момент. Выйдя из нее, этот поток проходит через второй реактор, вновь приобретает свое прежнее направление, и входит в турбину третьей ступени, а из нее поступает в насос.

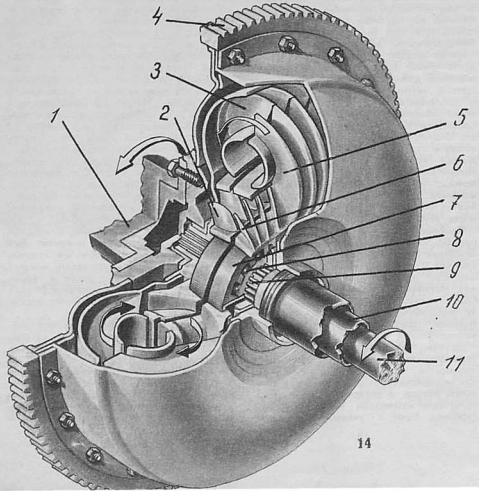
Трехступенчатые гидротрансформаторы могут обеспечить коэффициент трансформации при трогании с места 4,5–6 и высокую «прозрачность». Однако их максимальный кпд равен 80–85%; переход же на режимы гидромукфы, помимо того, что его сложно осуществить, не дает значительного выигрыша.

Первоначально гидротрансформаторы применялись в судах вместо пары шестерен, т. е. как преобразователи скорости вращения. Позднее их стали использовать в качестве преобразователей момента. Причем одно время считали, что они могут с успехом заменить все передачи переднего хода. Но даже для легкового автомобиля вместо трех передач переднего хода (передаточное число первой передачи 2,5–3) нужен гидротрансформатор с  $K_0$  4. Однако в целях повышения «прозрачности» и кпд пришлось применить гидротрансформаторы с меньшим  $K_0$  и ввести, кроме прямой, автоматизированную понижающую передачу. Затем и этого оказалось мало. В настоящее время ряд американских фирм («Форд», «Крайслер», «Шелвор», «Бюки») начал выпускать автоматические трехступенчатые трансмиссии. Возврат к трем передачам, хотя и автоматизированным, по-видимому, отражает некоторое разочарование в способностях гидротрансформатора самостоятельно выполнять роль переклассной бесступенчатой трансмиссии. Теперь ему отводится второстепенная роль: он сглаживает работу на механических передачах, переход с одной передачи на другую и выполняет другие функции, как дополнительный элемент, улучшающий качества трансмиссии; способность его преобразовывать момент используется в меньшей степени. Но даже в этом случае гидротрансформатор имеет серьезные достоинства.

Подобная картина наблюдается и в развитии трансмиссий с гидротрансформаторами для грузовых автомобилей. Конечно, каждый новый шаг в развитии конструкций трансмиссий с гидротрансформаторами не вызывает полного отказа от прежних конструкций. Это объясняется, в частности, тем, что автомобиль даже одного и того же типа работает в разнообразных условиях, для каждого из которых могут оказаться наиболее эффективными различные трансмиссии. Например, грузовой автомобиль, эксплуатируемый на междугородных линиях по шоссе и подвляющую часть времени движущийся на прямой передаче, вряд ли имеет смысл оборудовать гидротрансформатором с автоматической трансмиссией. Грузовой автомобиль, используемый в городе с интенсивным уличным движением и вынужденный давать частые остановки и разгоны, сможет работать более производительно, если его снабдят автоматической трансмиссией с гидротрансформатором. Наконец установка гидро-

Рис. 3.

1 — конический вал; 2 — первый реактор; 3 — турбина; 4 — зубчатый обод; 5 — насос; 6 — второй реактор; 7 — наружное кольцо муфты свободного хода; 8 — ролик муфты; 9 — втулка муфты; 10 — вал реактора; 11 — вал турбины.



# ОНИ УЧАСЯ ЗАОЧНО

На письменном столе и, о. директора комбината Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР С. Гарина — обьемистая папка писем, которые ежедневно поступают сюда со всех концов страны от шоферов, стремящихся повысить свою квалификацию.

До 1956 года комбинат вел только очную подготовку специалистов по автоделу, — говорит т. Гарин, — но вот уже два года у нас работает и заочное отделение для повышения квалификации шоферов с 3-го на 2-й и со 2-го на 1-й классы. Признать, первоначально мы не были уверены в том, что сумеем набрать достаточный контингент учащихся. Но действительность опровергнула все опасения. Если в 1956 году повисло квалификацию заочным путем 700 водителей, то в 1957 году общее число закончивших эти курсы составило 7094 человека.

— Расскажите, пожалуйста, об условиях приема на заочное отделение.

— На учебу принимаются водители без ограничения возраста, удовлетворяющие условиям Положения о порядке присвоения квалификации шофера. Поступающие, помимо заявления по определенной форме в двух фотокарточках, представляют направление от предприятия и производственную характеристику. Шоферы, желающие повысить квалификацию на 2-й класс, должны наезжать за рулем не менее 60 000 километров, на первый класс — еще 30 000. Для водителей самосвалов и автомобилей внутривозовского транспорта эта норма, по ходатайству руководителя предприятия, может быть снижена до 50 процентов. Обучение на курсах платное.

Наше внимание привлекает всякая в кабинете карта Советского Союза, покрытая многочисленными цветными флажками. Гарин встает и подходит к ней.

— Эта карта, — говорит он, — дает наглядное представление о сети консультационных пунктов для заочников. Такие пункты созданы при крупных комбинатах и автошколах. Как видите, край-

ние точки их местонахождения на западе — в Калининграде и Лыцове, на севере — в Мурманске и Якутске, на юге — в Сталинобаде и Ереване, на востоке — в Южно-Сахалинске и Владивостоке.

Учебно-консультационные пункты (УКП), а их насчитывается всего свыше ста, принимают новых слушателей дважды в год, они же руководят их подготовкой. Из центрального комбината заочники получают методические указания, литературу и учебный график. Этот график определяет сроки представления контрольных работ (за шестимесячный период обучения каждый учащийся должен выполнить восемь письменных заданий), время и порядок очных теоретических занятий, консультаций, а также экзаменов.

К каждой группе учащихся прикреплен преподаватель, который оказывает им постоянную методическую помощь. Наличие учебно-материальной базы в учебных заведениях, при которых созданы УКП, обеспечивает должное качество проведения занятий и консультаций. Все представляемые заочниками контрольные работы рецензируются специалистами.

— Подобен учебный пункт, — говорит т. Гарин, — имеется и при Центральном комбинате. Он обслуживает заочников Москвы и Московской области. Наглядно ознакомиться с его работой можно в день занятий...

...Утро выходного дня. К 10 часам в помещении, где находится преподаватели учебного пункта, собирается свыше шестидесяти человек. Запрос заочников неодинаковы. Одним необходимо практически изучить действие приборов и агрегатов, другим интересуют электроборудования автомобиля, у третьих возникли вопросы по технологии металла.

Работники УКП быстро организуют занятия. Тот, кто хочет просмотреть фильм, проходит в кинозал. Здесь демонстрируется учебный кинофильм «Генератор. Реле-регулятор». Другая группа водителей во главе с преподавателем С. Бабушкиным и В. Кузнецниковым направляется в классы

практического обучения. С желающими получить консультацию по различным теоретическим вопросам занимаются специалисты С. Белов и Н. Николаев.

К услугам учащихся несколько оборудованных классов. Здесь представлены различные агрегаты, двигатели всех основных типов отечественных автомобилей и множество других типовых и сложных, любозно выполненных наглядных пособий. Рабочие места в классах полностью оснащены современным оборудованием и инструментом.

Для теоретических и практических занятий заочников используются типовые планы уроков, обсужденные педагогическим советом комбината и проверенные на опыте. Все это дает возможность обеспечить высококачественную подготовку, удовлетворить запросы учащихся.

В течение шести часов, проведенных в учебном комбинате, каждый заочник получает квалифицированную консультацию в объеме одного-двух контрольных заданий по программе, уточняет не ясные для него вопросы, проходит практические занятия.

Водители положительно отзывались о работе учебно-консультационного пункта. Так шофер А. Гудин говорит, что организованные пунктом консультации помогают усвоить трудные вопросы программы. Я стараюсь не пропустить ни одного занятия, предусмотренного графиком.

К его мнению присоединяются заочники В. Сафинуллин, И. Шемет и другие москвичи. Конечно, результаты их учебы зависят в первую очередь от того, насколько систематично и планомерно они сами изучают рекомендованную литературу. Но все же большая заслуга в том, что уже сотни шоферов успешно повысили свою квалификацию и стали водителями 2-го и 1-го классов, принадлежит преподавателям комбината. Среди них следует назвать имена В. Кошелева, Е. Похлянского и В. Скрипного.

В деятельности комбината не все идет гладко. Нелегко организовать подготовку водителей в широком масштабе. Еще не устранены полностью задержки с высокой литературой. Имеются трудности в снабжении заочников пособиями на национальных языках.

Думается, что положительный опыт заочной переквалификации шоферов следовало бы изучать и другим организациям ДОСААФ. Было бы целесообразно организовать при Центральном автомотоузле ДОСААФ заочную подготовку общественных инструкторов по автомотоделу, в которых испытывают большую нужду многие первичные организации Общества в городах и, особенно, на села.

П. КОТОВ.

В типозаале демонстрируется учебный фильм.

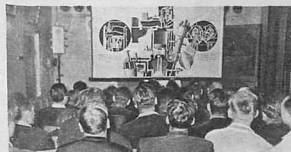
Фото М. Доскина.

трансформатора на грузовом автомобиле, эксплуатируемом по плохим дорогам или по бездорожью, должна значительно повысить его межремонтный пробег и улучшить проходимость.

Интересно, что в трансмиссиях некоторых легковых автомобилей применяются гидротрансформаторы с поворотными лопатками реактора. Это дает возможность, например, получать при одном положении лопаток улучшенные экономичные характеристики гидротрансформатора и при другом — характеристики, обеспечивающие повышенную динамику автомобиля.

В последних образцах трансмиссий фирм «Бюнк» и «Шевроле» турбина расчленена на три колеса. Два из них соединяются с выходным валом с помощью шестерен планетарных рядов так, что момент первой турбины увеличивается в 2,67 раза, второй — в 1,6 раза, а третья соединена непосредственно с выходным валом. С увеличением скорости автомобиля из-за резкого повы-

шения числа оборотов первой турбины условия натекания потока жидкости на нее изменяются таким образом, что она, благодаря муфте свободного хода, отключается. При дальнейшем разгоне отключается вторая турбина с помощью своей муфты свободного хода, затем реактор, и движение продолжается на режиме гидромуфты. При такой схеме гидротрансформатор выступает в новой роли: он заменяет элементы автоматика, обеспечивая плавный бесступенчатый переход с одной на другую передачу, имеющие передаточные числа: 2,67; 1,6 и 1. При этом его доля в общем преобразовании момента невелика, так как коэффициент трансформации при трогании с места составляет около 1,5. В будущем, по-видимому, получат широкое применение схемы, в которых момент может передаваться при весьма высоком клике, а гидравлический элемент будет применяться в качестве регулятора, обеспечивая бесступенчатое изменение характеристик.



# Спорт Друзей



Недавно в Чехословакии и Польше по приглашению Чехословацкого автомобильного и Польского мотосоюза побывал заместитель председателя совета Центрального автомотоцикла ДОСААФ СССР Б. Ф. Трамм. Ниже мы публикуем его статью о том, что нового делается в этих странах для дальнейшего развития мотоспорта.

## ЭТО ПОМОГАЕТ МОЛОДЕЖИ

До недавнего времени в Чехословакии существовал следующий порядок мотоспортивных соревнований. Сначала проводились состязания в районе, затем — в области и после этого — в республике. Победители республиканских соревнований участвовали в международных встречах.

Таким образом, лучшие гонщики страны были заняты четыре раза в сезон, а спортивная молодежь могла участвовать в состязаниях только один раз. Правда, помимо официальных, некоторые клубы проводили матчевые, межрайонные и межклубные соревнования. Но далеко не все молодые гонщики могли принять в них участие. Это мешало развитию массовости мотоспорта, а, главное, не способствовало повышению спортивного мастерства молодых гонщиков.

За последнее время наши чехословацкие друзья ввели новый порядок проведения соревнований по наиболее массовым видам мотоспорта — кроссу и «плюха драг»<sup>1</sup>.

Установлено, что каждый районный клуб должен выставить на соревнования свои команды по кроссу примерно 6—8 раз. Гонщики выезжают в ближайшие клубы, где они встречаются со спортсменами других 6—8 соседних клубов. На каждом из этих соревнований за первые места командам клубов начисляется 4 зачетных очка, за вторые места — 3 очка, за третьи места — 2 очка и за четвертые — 1 очко. Гонщикам за первое место начисляется 8 очков, за второе — 6 очков, за третье — 4 очка, за четвертое — 3 очка, за пятое — 2 очка и за шестое — 1 очко.

<sup>1</sup> Соревнования на гаревой дорожке.

После проведения всех соревнований по наибольшей сумме зачетных очков определяются победители соревнований в личном и командном зачете. Таким же образом проводятся и соревнования по «плюха драг». Надо отметить, что пять сильнейших команд областных клубов соревнуются в группе «А», а более слабые — в группе «Б». Победители в группе «А» завоевывают звания чемпионов республики.

Такая система позволяет гонщикам всегда быть в хорошей спортивной форме, увеличивает число соревнований и исключает случайности в присвоении звания чемпиона победителю только одного из соревнований.

## НА СОБСТВЕННЫХ МОТОЦИКЛАХ

За последнее время в Польше и в Чехословакии все больше и больше молодых гонщиков выступают на собственных мотоциклах. Этот факт заставил спортивные организации пересмотреть систему поощрений гонщиков и, в частности, обеспечить стимулирование спортсменов, выступающих на собственных мотоциклах.

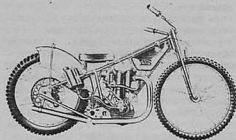
Интересное решение этого вопроса найдено в Чехословакии. Прежде всего число призов по каждому классу мотоциклов увеличено до восьми. Таким образом, если гонщик займет даже восьмое место, то он все же получит наиболее ценный приз (примерно 50 рублей). Всем гонщикам, участвующим в соревнованиях, выдаются средства на ремонт мотоцикла и приобретение необходимых запасных частей. Если спортсмен выступил на мотоцикле, принадлежащем клубу, то ремонтные деньги полностью получает клуб, а не гонщик. Что касает-

ся приза, то в этом случае 70% приза получает гонщик, а 30% — клуб. Само собой разумеется, что организаторы соревнований обеспечивают транспорт для гонщика и его машины, оплачивают питание и гостиницу за все время соревнований.

Все эти расходы полностью идут за счет сумм, вырученных от продажи билетов зрителям.

## 60 000 ЗРИТЕЛЕЙ

Наши польские друзья считают наиболее популярными и наиболее доступными по организации и проведению мотокроссы и соревнования на гаревой дорожке, которые в Польше называются «жуژهель». Кстати сказать, в Польше для состязаний на гаревой дорожке имеются отечественные мотоциклы класса 500 см<sup>3</sup>, которые выпускает завод «ФИС». На этих мотоциклах польские гонщики уже не раз успешно выступали на международных соревнованиях.



Специальный польский гоночный мотоцикл для гонок по гаревой дорожке.

«Жуژهель» проводится во многих городах Польши, оборудуются новые кольцевые гаревые дорожки. Они имеют дистанцию до 400 м и ширину 8 м на прямых и 12 м — на поворотах. В Варшаве построен специальный мототрек для «жуژهеля» с трибунами на 60 тысяч зрителей.

Большой популярностью в Польше пользуются мотокроссы. На окраинах многих городов размечаются трассы для мотокросса длиной 1—2 км, со множеством поворотов и небольших спусков и подъемов. Мотокроссы проводятся по правилам ФИМ, обычно в 3 заездах, причем каждый заезд состоит из 7—10 кругов.

Так как к месту кросса обычно ходят городские автобусы или трамваи, то на эти соревнования собираются тысячи и десятки тысяч зрителей. Они располагаются вокруг трассы, часто на высоких холмах, с которых хорошо видна стимулирующая борьба.



На «жуژهельном» стадионе в г. Люблине.

Билет на соревнования стоит примерно 5—8 рублей. Продажа билетов позволяет содержать мотореги, приобретать мотоциклы, проводить тренировки и оплачивать другие расходы по мотоспорту. Для мотоциклов проводится платных мотосостязаний и сбор членских взносов являются, пожалуй, основными источниками финансирования всех расходов по мотоспорту.

## СЛЕТЫ МОТОЦИКЛИСТОВ

Большой интерес представляют регулярные проводимые мотоциклетным союзом Польши слеты спортсменов. Место слета обычно выбирается в курортном районе или крупном центре, где имеются музеи, исторические памятники и другие достопримечательности. В этих слетах участвуют на собственных мотоциклах все желающие. Для этого они предварительно записываются в автомотоклубе и представляют маршрутную карту своего пути на слет. По маршрутной карте организаторы слета тщательно проверяют километраж от места выезда спортсмена до места слета. После проверки маршрутная карта возвращается спортсмену.

Каждый спортсмен имеет право выехать на слет в любое время. Но участники, желающие получить спортивно-туристическую квалификацию, обязаны прийти на слет в строго определенных день и час. Прибыв на слет, спортсмен должен сдать свою мотоцикл в закрытый парк и предъявить маршрутную карту с отметками местных автомотоклубов о времени прохождения. В пути он обязан строго соблюдать установленные правила движения.

Все участвующие в слете вносят небольшой взнос на оплату расходов за время пребывания на слете. За это спортсмену предоставляется помещение в гостинице и питание на время слета (3—5 суток). Участники слета получают памятный подарок, значок, участвуют в традиционном банкете, для них устраиваются экскурсии по памятным местам, посещение музеев, выставок и т. д.

Между клубами, командировавшими своих спортсменов на слет, проводится первенство по очковой системе, учитывается количество своевременно финишировавших спортсменов и пройденный километраж. Так, например, если клуб слетал на слет 10 мотоциклистов и они проехали по 600 км, то клубу начисляется  $10 \times 600 = 6000$  зачетных очков.

Команде клуба, набравшей наибольшее количество очков, присуждается первое место. Команда клуба, занявшая 1—6-е места, присуждается призы. Кроме того, устанавливаются поощрительные призы для команды, проделавшей наибольший путь, команды, имеющей больше мотоциклов в классах от 50 до 125 см<sup>3</sup>. Присуждаются отдельные призы для женщин, ветеранов старше 60 лет и т. д.

Подобные слеты очень популярны также и во Франции, Бельгии, Италии и других странах. В них участвует очень много спортсменов.

**Б. ТРАММ,**  
заместитель председателя СССР  
Центрального автомотоклуба СССР.

# АВТОМОБИЛЬ НАРОДНОГО КЛАССА

Молодая автомобильная промышленность Китайской Народной Республики вступила сейчас в новую фазу своего развития. От единичных стандартных грузовиков универсального назначения, выпуск которых был освоен лишь недавно, она уверенно переходит на производство ряда новых моделей автомобилей, более полно отвечающих потребностям растущего народного хозяйства.

Рабочие и инженерно-технические работники первого автомобильного завода Китая работают в г. Чанчунь успешно работают над созданием новых марок автомобилей. К национальному празднику китайского народа — 1 октября — должен быть налажен выпуск шести новых моделей автомобилей отечественного производства. Уже созданы опытные образцы грузового автомобиля повышенной проходимости, патицистского легкового автомобиля, автомобиля-самосвала с опрондающимися кузовом, газогенераторного автомобиля, работающего на наменном угле, и др. Самосвал СА-40 и четырехтонный газогенераторный грузовик СА-10 успешно прошли испытания и вскоре вступили в серийное производство. Выпускаются также и новый грузовик «Освобождение», в котором сохранено без изменений лишь стандартное шасси.

Для сельского хозяйства предназначен универсальный грузовик СА-80. Он очень удобен при сельскохозяйственных работах и перевозках, так как может быть использован и как трактор и как грузовик. Новый грузовой автомобиль также зарекомендовал себя с лучшей стороны. В сентябре текущего года автомобиль начал серийное производство также и 10-тонного грузовика СА-50.

Наряду с производством автомобильных заводов, производство автомобилей успешно осваивается и другими предприятиями республики, в частности станкостроительными заводами в городах Чунцине и Шаньяне. Так, коллектив Чунцинского завода создал грузовик «Шаньинь-26», при разработке проекта которого были учтены особенности производства автомобилей подобного класса в СССР и ГДР. Эта машина отличается простотой управления, экономичностью, неприхотливостью в работе.

«Шаньинь» так назывался танком-оронетели 40-местный автобус, предназначенный для междугородных перевозок. Испытания показали хорошие качества новой машины. В настоящее время коллектив завода получил заказ на изготовление автобусов из 20 провинций страны. До конца года будет выпущено 800 таких автобусов.

Интересную инициативу проявили рабочие и инженерно-технические работники одного из авторемонтных предприятий Шанхая. Они собственными силами выпустили опытный образец полугорючего грузового автомобиля (справа) («Полугулый ветер»). Опытный образец так хорошо зарекомендовал себя во время испытаний, что был принят его на производство. Серийный выпуск таких автомобилей будет налажен в Чанчуньском заводе.

Большой завод автомобильных запасных частей для снабжения уже действующего автомобильного производства в городе Нанкине. Ежедневно сюда приезжают десятки новых китайских автомобилей за ценным грузом, который развозят затем по многочисленным авторемонтным предприятиям и автомобильным хозяйствам.

В Чанчунь следует отметить значительную победу, которую одержал недавно коллектив уже упоминавшегося автозавода в Чанчуньском районе — первый в истории Китая шестиместный легковой автомобиль отечественного производства. Первый опытный образец



Опытный образец «Дунфэн» китайского легкового автомобиля «Дунфэн» («Ветер с Востока»).

Фото Сун Чжун-чэна.

автомобиля, получившего название «Дунфэн» («Ветер с Востока»), в середине мая текущего года впервые вышел из ворот завода и был представлен на всеобщее обозрение. Это был своеобразный подарок коллектива завода во второй сессии VIII съезда Китайской коммунистической партии. Автомобиль имеет кузов типа «седан» приятной обтекаемой формы, с красивой внутренней и внешней отделкой. В салоне кузова предусмотрены отопление и радиоприемник. На его радиаторе установлена фигура дракона.

Двигатель нового легкового китайского автомобиля отличается простотой конструкции и развивает мощность 70 л. с. Максимальная скорость автомобиля 128 км/час. На 100 км пробега он расходует 9—10 литров бензина. Сухой вес — 1230 кг.

Как сообщил главный инженер Чанчуньского завода Мэн Шао-чунь, пробный пробег автомобиля показал, что двигатель и его агрегаты работают хорошо. Удовлетворительно прошли и дальнейшие испытания.



В Нанкине работает завод автомобильных запасных частей. На снимке: китайские грузовые автомобили, перевозящие запасные части для авторемонтных предприятий и автомобильных хозяйств.

Фото Лин Чжун.



Полугорючий грузовик «Чэифэн» («Полугулый ветер»), серийное производство которого готовится на одном из заводов в Шанхае.

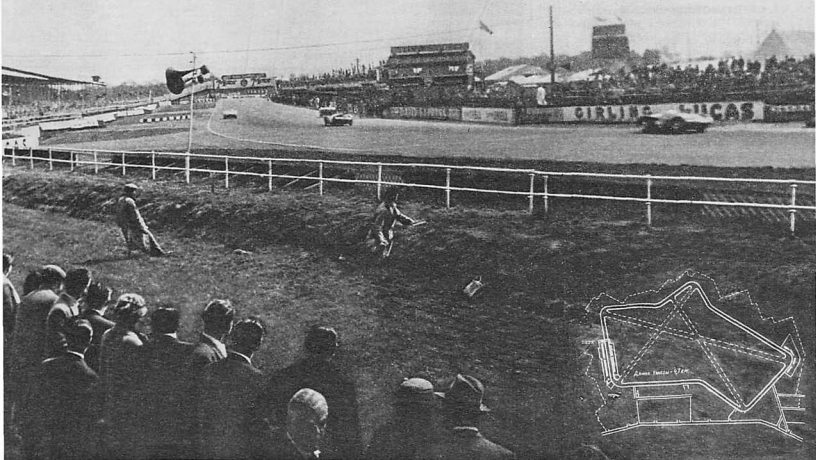
Фото агентства Синьхуа.

Один из новых типов китайского грузовика «Освобождение», выпускающегося на автозаводе в Чанчунь.

(Фотография ТАСС).



# Что я видел в Сильверстоне



Ежегодно, в первую субботу мая, на старом аэродроме Сильверстон, несколько приспособленном для гонок, проводятся международные автомобильные соревнования, организуемые газетой «Дейли экспресс» и Клубом английских гонщиков. Кольцевая трасса гонок имеет асфальто-бетонное покрытие шириной в 16 м и на прямых участках и с уширениями до 25 м на поворотах. Протяженность ее — около 3 миль (4,71 км). Виражей на поворотах нет.

С наружной стороны по всему периметру кольца устроен неглубокий ров с бруствером, ограждающим трассу от зрителей. На территории аэродрома-трека нет никаких постоянных сооружений, за исключением небольших гонок, двухэтажного помещения для хронометража и вышки для информатора и операторов телевидения. Остальные службы располагаются в палатках, на автомобилях и прицепах или во временных помещениях, построенных на период соревнований. Даже трибуны для зрителей, рассчитанные на 25 000 мест, строятся каждый раз только на один день. Трибуны представляют собой легкую конструкцию из труб с сиденьями из брезентовой ленты. Снаружи они обтягиваются брезентовыми тентами, образуя легкий павильон.

Недавно председатель автомобильной секции ЦАМК ДОСААФ судья всесоюзной категории Л. Л. Афанасьев присутствовал в качестве наблюдателя на международных автомобильных гонках. Его впечатления публикуются ниже.

На гонках 3 мая, несмотря на довольно дорогую входную плату и невозможность добраться до Сильверстона по железной дороге, присутствовало более 100 000 зрителей. А ведь Сильверстон находится на расстоянии 100 км от Лондона и в непосредственной близости от него нет населенных пунктов! Все подъезды к аэродрому были украшены и снабжены указателями. Они сообщали исчерпывающие сведения о том, где поставить автомобиль, как пройти к определенным пунктам трассы и т. д.

Обычно зрители приезжают сюда, как на пикник, захватывая с собой провизию, музыкальные инструменты, и располагаются на траве вдоль всей трассы гонок.

Трасса радиифонцирована. Кроме того, на поворотах, где, естественно, собирается наибольшее число зрителей, установлены демонстрационные щиты больших размеров.

Контролерами и судьями являются члены клуба гонщиков. Всего для этих

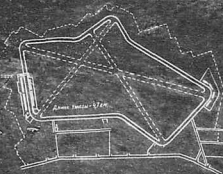
целей используется более 600 человек, из которых только 10 (кассиры и клерки) получают плату за свою работу, а остальные выполняют ее в порядке общественного поручения.

Судейская коллегия состоит из 142 человек, в том числе 5 арбитров (разбор протестов), 4 судей на старте, 18 судей на дистанции (бывшие гонщики), 27 судей, подающих сигналы флагами на дистанции, 27 судей при участниках, 15 хронометристов, 17 судей у боксов, 8 членов технической комиссии, 17 секретарей и 4 радиокомментатора.

За поведением зрителей на трассе наблюдают около 260 контролеров. Соревнование обслуживают также 100 пожарных и 100 медицинских работников.

Соревнования проводились для автомобилей различных типов и классов: гоночных (формулы I, II и III), спортивных (рабочий объем цилиндров двигателя до 1100 см<sup>3</sup>, от 1100 до 1500 см<sup>3</sup>, от 1500 до 3000 см<sup>3</sup> и свыше 3000 см<sup>3</sup>) и серийных легковых (рабочий объем цилиндров двигателя до 1100 см<sup>3</sup>, от 1100 до 1500 см<sup>3</sup>, от 1500 до 2000 см<sup>3</sup>, от 2000 до 3000 см<sup>3</sup> и свыше 3000 см<sup>3</sup>).

Всего в гонках участвовало 158 автомобилей, на которых выступало 130 гонщиков. Каждый гонщик имел право при-



нимать старт несколько раз в разных заездах. Всего было пять стартов. Первый — для 37 спортивных автомобилей в классах до 1100 см<sup>3</sup> и до 1500 см<sup>3</sup>, второй — для 29 спортивных автомобилей в классе от 1500 до 3000 см<sup>3</sup> и свыше 3000 см<sup>3</sup>, третий — для 38 серийных автомобилей всех классов. Четвертый и пятый старты были даны для гоночных автомобилей. Все пять заездов были проведены за период времени с 10 до 6 часов дня.

Наибольший интерес у зрителей вызвал главный заезд для гоночных автомобилей по формуле I, победитель которого получает трофей газеты «Дейли Экспресс» и наибольший денежный приз (750 фунтов стерлингов). В этом заезде на 50 кругов приняли участие лучшие гонщики мира: Стирлинг Мосс, Питер Колинз, Жан Бера, Гарри Шелл, Мэстен Грегори, Рой Сальвадори, Морис Тринитиан и др.

Стирлинг Мосс является самым популярным гонщиком Англии. Ему недавно был присужден переходящий кубок Норроуэского клуба за блестящие победы в 1957 году. Не меньшей популярностью пользуется и чемпион Франции Жан Бера, который в прошлом году выиграл Большой приз Англии и является победителем многих автомобильных соревнований.

...Звучит пронзительная сирена, возвещающая о том, что до старта осталось 5 минут, и гоночные автомобили «Феррари», «Купер», «Мазерати» и другие выстраиваются в 20 метрах от стартовой площадки.

Вперед Сальвадори, Колинз, Мосс и Бера. Сирена замирает на каждую секунду, и, наконец, одновременно с ней показывается щит с надписью: «До старта осталось одна минута». Механики толкают автомобили, пускают двигатели, и автомобили выстраиваются на старте: четыре — в первом ряду, три — во втором, четыре — в третьем и т. д., согласно результатам, показанным на тренировках.

Старт дается отмахой английского национального флага. Все автомобили немедленно устремляются вперед. Казалось, что при одновременном старте 34 гоночных автомобилей должна произойти авария и неизбежно. Однако все обходится благополучно, и автомобили быстро растягиваются в одну линию.

Гонку ведет Бера, и зрители дружно аплодируют ему. За ним вплотную следует Колинз, затем — Брамбек, Шелл, Сальвадори и Грегори. Эта шестерка гонщиков отрывается от остальных участников, и между ними завязывается упорная борьба. Стирлинг Мосс на сей раз потерпел неудачу: стартовав последним из-за неожиданно начавшихся перебоев в работе двигателя. Затем, блестяще проехав круг за кругом, он приблизился к лидеру, однако на 17-м круге вышла из строя коробка передач, и Мосс вынужден был сойти с дистанции. На 19-м круге неудача постигла и Бера. Камешек попал ему в стекло очков, они погнулись и пришлось сделать остановку у боксов для замены очков. Несмотря на большую потерю времени, отбросившую его сразу на 12-е место, Бера все же сумел сблизиться с соперником и финишировать четвертым. Ему был вручен приз за лучший круг в гонке.

Драматически складывалась гонка и для Питера Колинза. Его автомобиль «Феррари» имел слишком мягкую подвеску. Машину очень сильно раскачивало на поворотах, и зрители с замирающим сердцем наблюдали гонку. На 22-м круге на самом крутом повороте Колинз не смог удержать машину, она выскочила на обочину и остановилась, к счастью гонщика, по направлению движения. Колинз, не теряя времени, сразу двинулся вперед. Сохранив за собой лидерство до конца, он финишировал первым и был увенчан лавровым венком победителя.

На повороте 22-го круга было разлитое масло, и поэтому все автомобили, следовавшие за автомобилем Колинза, начало выбрасывать на обочину. Казалось, что авария неизбежна. Но своевременно принятые меры позволили продолжить гонку.

Не менее напряженной была борьба и в других заездах, особенно в классе спортивных автомобилей с рабочим объемом двигателя более 3000 см<sup>3</sup>.

Здесь соревновались почти все те же гонщики, что и на гоночных автомобилях формулы I. Наиболее интересными автомобилями были «Листер-Ягуар», «Астон-Мартин», «Купер» и «Феррари». Скорости их почти такие же, как и у гоночных автомобилей. Победителем заезда был Мэстен Грегори, 25 кругов он прошел на скорости 162 км/час. Соревнования на гоночном автомобиле «Купер» по формуле III выиграл Джим Рассел с результатом 146 км/час.

Наибольшее число несчастных случаев произошло в заезде серийных автомобилей (на 20 кругов).

Здесь перевернулся и получил сильные повреждения автомобиль «Иллей». Гонщик Петер Тайлор вылетел из машины, но упал на траву и отделался сравнительно легкими ушибами. Перевернулись еще 3 автомобиля, однако смертельных случаев не было.

В классе до 1100 см<sup>3</sup> первым финишировал Грехем Хилл на автомобиле «Остин А-35» с результатом 114,7 км/час, в классе от 1100 до 1500 см<sup>3</sup> — Лес Лестон на автомобиле «Иллей» со скоростью 120,1 км/час, в классе от 2000 до 3000 см<sup>3</sup> Д. М. Урен на автомобиле «Корда-Фейри», показав скорость 121,7 км/час. Автомобиль «Астон-Мартин» с 3000 см<sup>3</sup> особенно упорно боролся за первое место Гауторн и Сполвай на «Ягуарах». Только на последнем круге выявилось превосходство Гауторна, который победил с результатом 135,5 км/час.

Автомобильные соревнования в Сильверстоуне — это типичные зарубежные гонки, проводимые почти во всех странах Европы по календарю и правилам гонки.

Изучение их позволяет сделать вывод о необходимости и возможности участия в подобных соревнованиях советских гонщиков уже в будущем году. Но для этого необходимо сейчас обратить особое внимание на подготовку автомобилей и гонщиков.

Желательно, как можно скорее устроить на Тушинском аэродроме кольцо для автомобильных гонок. Несомненно, что этот увлекательный вид состязаний быстро завоевет популярность у наших спортсменов и зрителей.

Д. АФАНАСЬЕВ,  
судья всесоюзной категории.

СТАРТ  
РЫВО

В XIII мотоциклетных соревнованиях на петле «Галле-Свааде» (ГДР) победителем в классе до 125 см<sup>3</sup> был представитель ГДР Фюллер, а в классе до 250 см<sup>3</sup> — гонщик из Западной Германии Халльмейер. Автомобильные гонки на этой трассе по формуле III, на автомобилях с рабочим объемом двигателя двигателя до 500 см<sup>3</sup> принесли победу спортсменам, выступавшим на английских машинах «Мото-Оксид». Они заняли первые четыре места. Первым пришел к финишу Арсен. Его результат (1:06,23 мин) был ниже, чем скорости, показанные победителями мотоциклетных гонок (Фюллер — 109 км/час, Халльмейер — 113,3 км/час).

12-часовые гонки микролитражных автомобилей с рабочим объемом двигателя до 600 см<sup>3</sup> были проведены недавно в Хоккенхейме (Западная Германия) на кольцевой трассе протяженностью 7,725 км. Новым в этих соревнованиях является то, что учет производится по особой формуле, учитывающей не только пройденную автомобилем дистанцию, но и тактику гонщика. Чем выше средняя скорость, тем больше и расход топлива.

Более 100 000 зрителей собрали XIV мотоциклетные гонки на Большой петле Барселонны. В гонках участвовали очень сильные гонщики «контрактники», в том числе чемпион мира итальянец Рубо Убальди, бывший чемпион мира англичанин Дик Стортс и др. Первый призовых выиграл на мотоцикле «МБ Агуста», победил в классах до 125 и до 250 см<sup>3</sup>. Стортс первенствовал в классе до 500 см<sup>3</sup>.

Незадолго до розыгрыша Большого приза Неаполя на спортивных автомобилях закончилась гонка на выносливость между Луиджи Муссо, который неоднократно уже выигрывал этот приз, и пользуется большой популярностью в этом городе, и молодого охладителя, победителем оказался Джулио Набьянка, выступавший на 1,5-литровом спортивном автомобиле «Осам». И предожинский с самого начала такой темп, которого Муссо, идущий на той же машине, сумел выдержать.

Традиционные мотоциклетные гонки в Буттон-парке (Англия) на малых классах 250 см<sup>3</sup> носивших название «Молодой гонщик» в Финг, сумевший остаться последним шестнадцатого чемпионом мира Дэвид Дюна, который был вынужден покинуть трассу в третьем круге, так как нездало до финиша его обогнал другой молодой гонщик Р. Фэй. Оби победителя выступали на мотоциклах «Нортон».

Большой приз Сиранку легко выиграл в этой гонке французский гонщик «Феррари» итальянец гонщик Луиджи Муссо. Несмотря, однако, на то, что он обогнал своих ближайших конкурентов на нескольких кругах, средняя скорость достигнутая в этой гонке, намного ниже результатов победителей Большого приза Сиранку за последние годы.

Известный французский гонщик экстраклассе Морис Тринитиан, неоднократно выигрывавший чемпионство в международном спорте, недавно в отличном стиле выиграл традиционные международные соревнования в Пау, где трасса гонки проходит преимущественно по улицам города и изобилует крутыми подъемами и спусками, а также поворотами. Этот чемпионский олимпийский чемпион «своеобразный «юбилей» в своей спортивной карьере, ровно 20 лет тому назад он впервые выиграл чемпионство на международных соревнованиях, состоявшихся в Пау, и пришел тогда к финишу. Последний Гонку этой гонки Тринитиан выиграл на микролитровом автомобиле «Купер», впервые перебрыв заветный рубеж средней скорости на этой трассе — 100 км/час.



## АНГЛИЙСКИЕ МИКРОЛИТРАЖНЫЕ АВТОМОБИЛИ

На Международной автомобильной выставке в Женеве демонстрировались два новых микролитражных автомобиля, о подготовке производства которых западная пресса сообщала уже давно.

В настоящее время ищат серийный выпуск этих автомобилей, отличающихся рядом интересных конструктивных нововведений.

Микролитражный автомобиль «Фриски» (рис. 1) имеет двухместный пластмассовый кузов, для протекторирования которого были приглашены итальянские специалисты. Он выкатывается в двух вариантах: спортивный купе и джипунг. Последний вмещает, кроме двух взрослых пассажиров, еще и двух детей.



Рис. 1. Микролитражный автомобиль «Фриски».

## АВТОБУС С ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ ПОВДСЕСКО

Западногерманская фирма «Магнус-Дойч» начала выпуск новых автобусов, модель «Сатурн-И», отличающихся рядом конструктивных нововлений и высокими эксплуатационными показателями.

Прежде всего обращает на себя внимание пневматическая подвеска всех четырех колес автобуса, причем подвеска передних колес выполнена независимой и состоит из двух навишающих полостей.

Пневматическая подвеска действует с помощью шести воздушных мехов, четыре из них связаны с качающимися полуосями передней подвески и с ресивером (а одновременно и управителем) сжатого воздуха, выполненном в качестве несущей балки; четыре воздушных меха являются на задней оси. Они связаны с выкатными опорами, посредством которых также служат в качестве ресиверов сжатого воздуха и управителей. Для автобуса были специально спроектированы четыре гидравлических телескопических амортизатора, хорошо гармонирующие с пневматической подвеской, обеспечивающей устойчивость автобуса как с полной нагрузкой, так и без нее.

Особым преимуществом пневматической подвески является полностью ее характеристики как для пустого, так и для полностью нагруженного автобуса, сохранения одной и той же высоты уровня подножек у входной и выходной двери независимо от нагрузки (т. е. исключается пассажир) и уменьшение наклона автобуса на поворотах, что обеспечивается автоматическим управлением клапанами воздушных управителей.

Схема устройства пневматической подвески автобуса «Магнус-Дойч», модель «Сатурн-И», показана на рис. 1, где 1 —

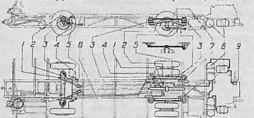


Рис. 1. Схема устройства подвески.

На автомобиле установлен двухтактный двухцилиндровый двигатель с приводами воздушного охлаждения; рабочий объем цилиндров двигателя равен 325 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 57 мм, ход поршня 63,2 мм). Двигатель развивает мощность 17 с. при 3500 об/мин, что обеспечивает максимальную скорость автомобиля в спортивном варианте до 105 км/час.

В одном блоке с двигателем выполнена четырехступенчатая коробка передач, шесть передач постоянного зацепления. Многоходовое сцепление размещено в масляной ванне и имеет цепной привод от коленчатого вала двигателя. Вес силовой блок весит 55 кг.



Рис. 2. Микролитражный автомобиль «Беркли».

В автомобиле «Фриски» нет дифференциала. Привод воздушных мехов осуществляется через цепь, помещенную в отдельном кожухе, причем крутящий момент передается на полуоси через резиновые торсионы, что смягчает рысканье в трансмиссии. Тормоза гидравлические, на все четыре колеса; кроме того, имеется механический тормоз на задние колеса. Размер шши 4,4—10.

В автомобиле «Фриски» нет дифференциала. Привод воздушных мехов осуществляется через цепь, помещенную в отдельном кожухе, причем крутящий момент передается на полуоси через резиновые торсионы, что смягчает рысканье в трансмиссии. Тормоза гидравлические, на все четыре колеса; кроме того, имеется механический тормоз на задние колеса. Размер шши 4,4—10.

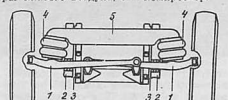


Рис. 2. Конструкция подвески.

Конструкция воздушной подвески передней оси, а также рис. 2. Здесь показаны длинные качающиеся полуоси 1, специально приспособленные к работе с пневматической подвеской, гидравлические телескопические амортизаторы 2, резиновые амортизирующие подушки 3, воздушные меха 4 и несущая (опорная для оси) рама 5, служащая одновременно как ресивер — управитель сжатого воздуха.

Полный автобус «Магнус-Дойч» предназначен для городского сообщения и вмещает 85 пассажиров (при 32 местах для сидения). При сокрпнении нескольких рядов сидений вместимость автобуса в часы пик может быть доведена до 100 пассажиров. Допустимый вес при осей достигает 12 тонн (собственный вес автобуса 6 тонн). Как свидетельствует опыт эксплуатации первых автобусов, пневматическая подвеска надежно работает в этих условиях.

Другими конструктивными особенностями нового автобуса является одноосное сцепление с гидравлическим приводом, полностью синхронизирующая полуавтоматическая пятиступенчатая телескопическая гидравлическая коробка переключения передач, гидравлическим «избирателем» передат. гидрораспределитель руля и пр. На автобусе устанавливается шестицилиндровый двигатель с воздушным охлаждением, развивающий мощность 125 л. с.

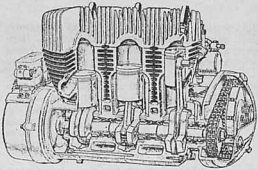


Рис. 3. Двигатель «Эксельсиор»

Подвеска колес — пружинная, с гидравлическими амортизаторами-телескопами. База — 1530 мм.

Автобус весит 325 кг. Его бак вмещает 13 литров топлива и обеспечивает запас хода без заправки 300 км (расход топлива составляет в среднем от 4 до 5 литров на 100 км пробега).

Микролитражные автомобили «Беркли» (рис. 2) выпускаются в двух вариантах — с двухцилиндровым вертикальным двигателем типа «Гинн», имеющим рабочий объем 328 см<sup>3</sup> и с универсальным с ним трехцилиндровым двигателем «Эксельсиор», имеющим рабочий объем цилиндров 325 см<sup>3</sup>, ход поршня 62 мм и диаметр цилиндров 58 мм у обоих двигателей одинаковы. Первый из них развивает мощность 18 л. с. при 5000 об/мин, второй — 30 л. с. при 5500 об/мин. Меньший двигатель устанавливается с трехступенчатой коробкой передач и большой — с четырехступенчатой.

Двигатель «Эксельсиор» представляет особый интерес, поскольку он является основой для создания быстрыхходных спортивных микролитражных автомобилей, которые являются своеобразной новинкой автомобильного спорта. Отличается он собой высокой литровой мощностью двигателя — 61 л. с./л. Он работает на 2-м топливном режиме в пропорции от 30:1 до 40:1 и имеет три карбюратора. Воздушное охлаждение двигателя осуществляется с помощью вентилятора, который располагается в передней части автомобиля, за решеткой фальш-радиатора. Благодаря малому весу и компактности этот двигатель (30 л. с.) автомобиль «Беркли» в спортивном варианте развивает скорость 120 км/час.

## БЕЗВОДНЫЕ АККУМУЛЯТОРЫ

По сообщению немецкого журнала «Машиненфинанц», в Соединенных Штатах Америки появились на ряде военных автомобилей безводные аккумуляторные батареи, практичные, не требующие периодической долишки дистиллированной воды и вообще каюго бы то ни было обслуживания. В отличие от обычных свинцовых аккумуляторов не имеют специальных наполнительных отверстий с винтовыми пробками. На крышке аккумулятора приоткрыты контакты с соединительной платной. Батареи подключаются так же, как и обычно, к проводке автомобиля и могут, при надобности, ставиться на зарядку или подзарядку обычным путем (на зарядной электрической станции или с помощью передвижного на автомобиле умформера).

Кроме практической удобства пользования такими безводными аккумуляторами, отмечается их высокая устойчивость против низких и высоких температур окружающей среды, приемлемый в них электроток не только не замерзает зимой и не испаряется летом, но и отличается «неприхотливостью» в отношении режимов начальной температуры.

Исследования новых безводных аккумуляторов в различных эксплуатационных условиях показали также, что по своей емкости они не уступают обычным свинцовым аккумуляторам, выдерживают большие нагрузки (т. е. обеспечивают максимальную мгновенную отдачу электроэнергии при этих нагрузках). Подробности устройства, особенностей конструкции аккумуляторов не публикуются.

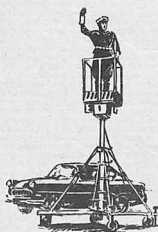
ТАКОЙ ЗНАК висит на одной из центральных улиц Франкфурта-на-Майне (ФРГ). Текстуально он означает: «Внимание! Лодки». Но лодки, разумеется, не плавают по улицам города. Дело в том, что здание яхт-клуба находится на одной стороне улицы, а слухок и рама Майн — на другой. И поскольку спортсмены часто перемещают здесь лодки от реки к клубу (и наоборот), полиция сочла необходимым поставить для автомобилистов предупреждающий знак.



ПРИНП-ЛОДКА, которая в сложном состоянии буксируется легковым автомобилем и может быть использована как дополнительный багажник, выпускает английская фирма «Трэнбойт». Лодка вмещает трех человек. Для перевозки ее в качестве прицепа предусмотрено легкое шасси.



БАШНИ для регулировщиков движения применяются в Австрии во всех случаях, когда проводятся крупные спортивные соревнования, связанные с большим наплывом или скоплением автомобилей в районе стадионов. Башни эти получили название «кирафы».



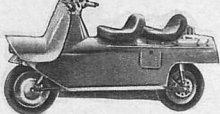
НА ВООРУЖЕНИЕ шведской армии принят трехосный грузовой автомобиль высокой проходимости «Муравьед», оборудованный пятиступенчатой коробкой передач с блокирующими устройствами дифференциалов обоих задних мостов, а также усилителями тормозов, рулевого управления и сцепления. Грузоподъемность «Муравьеда» 8 тонн, допустимый полный вес буксируемого прицепа соответственно 20 тонн. На автомобиле установлен дизель с рабочим объемом 12,5 литра, развивающий мощность 200 л. с.



СТЕКЛОЧИСТИТЕЛЬ для мотоциклетных очков является французским изобретением. Оба миниатюрных «дворника» на стеклах очков приводятся в движение с помощью маломощной воздушной турбины, укреплённой непосредственно на очках или на шлеме. Впервые такие стеклоочистители можно было увидеть во время прошлых одних международных шестидневных соревнований. Сейчас стеклоочистители поступили в продажу.

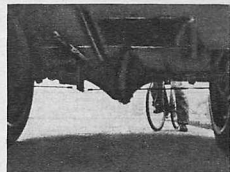


ТРЕХКОЛЕСНАЯ одноместная мотоциклка «Роллера», выпускаемая западногерманской фирмой «Брути», не имеет даже багажника, но зато она развивает скорость до 85 км/час и весит всего 85 кг. На мотоциклке установлен двигатель с рабочим объемом 100 см<sup>3</sup>, развивающий мощность 5,2 л. с. при 5250 об/мин. Длина мотоциклки — 2100 мм, ширина — 1 метр.



НОВЫЙ итальянский мотороллер «Монтега» имеет два удобных места для сиденья, а кроме того, еще и багажник, ступеньки, третий пассажир. Двухсидельный является и новая «Ламбретта» модели 1958 года, однако здесь вместо багажника устроено крепление для запасного колеса (см. фото справа).

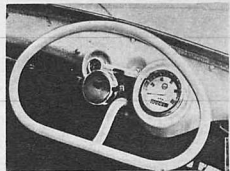
# ФОТО-ЭКРАН



НА НЕКОТОРЫХ английских автомобилях в 1958 году появились зеркала заднего вида, которые устанавливаются под кабиной автомобиля. В полку кабины над зеркалом прорезано окошко, через которое обеспечивается хорошая видимость.



ТУРИСТСКИЙ двухэтажный автобус с оригинальным кузовом, значительно улучшающим обзор осматриваемых достопримечательностей, выпущен во Франции. Благодаря этому автобус получил название «Ситидам». Нижний этаж его рассчитан на 26 пассажиров, второй — на 19.



ОРИГИНАЛЬНОЙ формой отличается рулевое колесо на японском микроавтобусе «Фудзи». Его эллиптическая форма с открытой внутренней частью обеспечивает хорошую обзорность щита приборов.

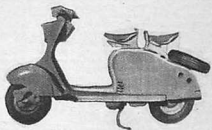


ФОТО-ЭКРАН

ФОТО-ЭКРАН

ФОТО-ЭКРАН

ФОТО-ЭКРАН

ФОТО-ЭКРАН

# КРИЗИС АВТОМОБИЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА В АМЕРИКЕ

«Столица прихрамывающей» автомобильной промышленности — Детройт — прессия», «наиболее сильно затронутый кризисом город в Америке» — так называл сегодня Детройт, зажиточный, финансовый пресса. И действительно, старый центр автомобилестроения Соединенных Штатов Америки лижет собой такую картину: зарытые в землю предприятия, длинные очереди безработных, очереди за едой и пособиями.

Как здесь все изменилось! Всего лишь несколько месяцев назад Детройт «приветствовал» с новобрачными автомобильных заводов Форда, Крайслера, «Дженерал моторс» непрерывным потоком, одна за другой сходили новые машины. Автомобильные корды заработали сотни миллионов долларов прибыли, они вводили все новые поточные системы, вытесняющие неманевренные конвейеры, ускоряли ход конвейеров и поточных линий, строили радужные перспективы. Совсем иная картина сейчас. Вот уже полгода, как производство автомобилей в США неуловимо, из месяца в месяц сокращается. Многие заводы автомобильных компаний в Детройте и близлежащих районах 2—3 дня в неделю. Сенатор-демократ от штата Иллинойс Поль Дуглас, выступая в сенате, заявил, что производственные мощности автомобильной промышленности загружены меньше чем никогда. Падение прибыли монополий, но в еще большей степени снижается заработная плата рабочих. Десятки тысяч трудящихся, оказавшихся безработными, бродят на улицах в поисках работы и средств существования. Автомобильная промышленность — одна из крупнейших отраслей экономики Соединенных Штатов — переживает глубокий кризис перепроизводства.

В чем причина кризиса автомобилестроения американского автомобилестроения? Для автопромышленников в США этот кризис явился полнейшим неожиданностью. Он начался с января, в феврале на голову. Автомобильные магнаты и функционеры и буржуазные экономисты пели торжественные песни о «кризисе перепроизводства», они отрицали самую возможность экономического кризиса и рассчитывали к концу 1957 года полностью перепроизводить и продавать не менее 7 млн. автомобилей. Но жизнь внесла свои коррективы в эти расчеты, причем коррективы весьма существенные.

Для советских экономистов, следящих за развитием американской промышленности, ничего неожиданного в том, что здесь разразился кризис, не было и нет. Марксистская теория воспроизводства кризисов исходит из того, что капиталистическое производство развивается циклически, с перерывами, что фаза подъема промышленности должна неизбежно, как за днем, смениться кризисом. Эта закономерность имеет полную силу как для всей капиталистической экономики в целом, так и для отдельных ее отраслей. Решающей причиной экономических кризисов является то, что в условиях капитализма, является основное противоречие капиталистического строя — противоречие между общественным характером производства и частной формой присвоения, которое находит выражение в antagonизме между производством и потреблением. Падение способности широких масс американского населения в результате инфляции, роста дороговизны и заработной платы не вызвать крайнего обострения проблемы реализации автомобилей и, в конечном счете, и перепроизводства.

Нужно вообще ли говорить о последнем периоде автомобильной промышленности США, пожалуй, сильнее, чем в любом другом периоде. В последние годы циклическим и конъюнктурным колебаниям. За последние 8 лет год роста производства автомобилей в среднем падения их выпуска. Производство автомобилей сократилось в Соединенных Штатах Америки в 1957 году на 15% и в 1956 году было выше предыдущего на 6921 тысяча автомобилей, или на 25% меньше, чем в 1955 году, когда произ-

Инженер А. ШАПИРО  
кандидат экономических наук

водство автомобилей достигло рекордного за всю историю страны уровня. Такой глубины кризиса американское автомобилестроение не знало еще ни одного времени. В 1957 году выпуск автомобилей возрос против уровня 1956 года на 4%, однако он все еще был ниже, чем в 1950 и 1953 годах, не говоря уже о 1955 году. Несмотря на это незначительное расширение производства, сбыт автомобилей резко сократился: на складах дилеров (розничных торговцев) и к началу 1958 года скопилось 750 тысяч и к марту свыше 800 тысяч непроданных машин. Все это были серьезные сигналы настоящего неблагополучия. Угрозы банкротства перепроизводства в автомобильной промышленности США.

Но если кризис американского автомобилестроения в 1957 году развился на фоне общего подъема промышленного производства в США и поэтому, несмотря на его глубину, был сравнительно легко преодолим, нынешний его кризис совпал с кризисом общего перепроизводства, охватившим с осени прошлого года все американскую экономику. На этот раз кризис в автомобильной промышленности является составной частью общего кризиса экономического кризиса в Соединенных Штатах, который уже распространен на большинство отраслей американской экономики. Кризис в автомобилестроении тесно связан с автомобилестроением — черную и цветную металлургию, металлургию, производство резины, текстильную промышленность и т. д. Несомненно, что это еще более осложняет положение автостроения. Кризис в автомобилестроении особенно затруднительным ее выход из кризиса. Нельзя считать случайным тот факт, что в январе-феврале 1958 года выпуск автомобилей в США снизился на 27,2% меньше, чем в январе — феврале прошлого года, а в марте и в апреле этого года он снизился еще больше. Производство продолжало идти круто вниз.

Итого I квартала 1958 года весьма неблагоприятно для американского автомобильной индустрии. Объем сбыта автомобилей сократился по сравнению с I кварталом предыдущего года почти на 28%. В конце апреля «большая тройка» крупнейших монополий, производящих автомобили, — «Дженерал моторс», «Форд моторс компани» и «Крайслер корпорейшн» — опубликовала квартальные отчеты о своей деятельности, из которых, следовательно, можно узнать, как обстоят дела. Действительно, она потерпела убытки на сумму, превышающую 15 млн. долларов. В первом квартале 1958 года она потеряла до 25 центов на акцию вместо 75 центов, которые выплачивались ранее. Не только убытки, но и размер прибыли сократился. Крайслера сильнее, чем у других крупнейших автомобильных компаний, а именно — до 55%.

Одна из главных причин нового «падения» Крайслера состоит, безусловно, в том, что в течение I квартала 1958 года существенных конструктивных улучшений в свои машины моделях 1958 года, ограниченных лишь незначительными изменениями их внешнего облика. В то время Форд серьезно улучшил автомобиль модели Меринор и выпустил новую модель «Дэдуаль», «Дженерал моторс» модернизировал свои автомобили, в частности Шевроле, который до последнего времени считался самым популярным предприятием в модернизации своих автомобилей. В течение I квартала 1958 года, тогда как Крайслер израсходовал на модернизацию всего лишь 10 миллионов. Подобная «экономия» в капиталовложениях сейчас весьма болезненно

сказывается на положении «Крайслер моторс».

Единственное, как могут «похвастаться» Форд и «Дженерал моторс», — это тот факт, что их машины лучше продвигаются. Крайслера. Среди зарытых в конце апреля в Детройте 24 автомобильных заводов, на которых было зачищено 10 тысяч автомобилей, 5 тысяч рабочих, есть немало предприятий, принадлежащих этим двум монополиям и входящих в них концы (Шевроле, «Меринор», «Де стон» и др.).

Еще тяжелее переживает удары экономического кризиса и другие крупнейшие автомобильные компании. Корпорация «Студебекер-Панкар» сократила производство автомобилей. «Американ мотор корпорейшн», на которую приходится только 2% общего производства автомобилей в стране, не так давно прекратила выпуск машин своих основных марок — Нэш и Хадсон и в дальнейшем будет производить только автомобили Rambler.

Важно заслуживает внимания тот факт, что при общем кризисе сбыта реализации немногих автомобилей Rambler была, тем не менее, достигнута рекордная цена «Файншл таймс», в первые месяцы 1958 года на 6,5% выше, чем в 1957 году. Вообще же в последние месяцы 1957 года время наибольших спросом пользуются небольшие, более дешевые экономичные автомобили европейского производства.

Несмотря на падение производства автомобилей, цены на модели 1958 года выросли по сравнению с предыдущим годом. Это еще больше обостряет проблему сбыта и не может не вызвать у потребителей рынка весьма буржуазная печать Америки иронизирует по поводу высоких цен на автомобили. В Детройте кризис автомобильной промышленности «отуманивает» 17 марта 1958 года помещена карикатура, на которой один дилер советует другому: «Сейчас балансировать рынок — стоит ваша машина, упомяните между прочим о цене Бруннинского моста», «Знаете ли, Билл, балансировать рынок — это так же, как балансировать мяч — мяч-юркский небоскреж... и баллистической ракеты». Одним из центральных требований трудящихся Детройта к руководящим автомобильным монополиям объединенный профсоюз рабочих автомобильной и авиационной промышленности при перезаключении коллективных договоров, было снижение цен на автомобили, чтобы тем самым способствовать продаже их, в огромных количествах скопившихся на складах.

Тяжелые времена переживает сегодня «столица прихрамывающей» автомобильной промышленности — Детройт. В нем приходится в рабочему иласу. В конце марта в Детройте насчитывалось 424 тысячи безработных. По данным 415 тысяч безработных. По данным «Уолл стрит джурналь», 15% рабочей силы сейчас не имеет работы. Это означает, что каждый седьмой рабочий Детройта сейчас лишен работы и заработка, «У вас сейчас 15 тысяч рабочих», — пишет известный американский обозреватель Дювер Олсон в корреспонденции из Детройта, — «доход неожиданно уменьшился наполовину после того, как они 10 или 11 лет проработали на одном и том же месте».

Эта корреспонденция была написана в начале апреля 1958 года. В Детройте осталось совсем без средств существования стала для десятков тысяч безработных уже не перспективой, а страшной реальностью. Обозреватель Дювер Олсон в некорреспонденции из Детройта, — «доход неожиданно уменьшился наполовину после того, как они 10 или 11 лет проработали на одном и том же месте».

Эта корреспонденция была написана в начале апреля 1958 года. В Детройте осталось совсем без средств существования стала для десятков тысяч безработных уже не перспективой, а страшной реальностью. Обозреватель Дювер Олсон в некорреспонденции из Детройта, — «доход неожиданно уменьшился наполовину после того, как они 10 или 11 лет проработали на одном и том же месте».

## ОБЕДОЛЕННЫЕ БОГАЧИ



Профессор Женевского университета социолог месье Жиро решил недавно углубить свою область науки. Заинтересовавшись коллегам было сообщено, что профессор начал «помогать абсолютным статистическим данным, изучать влияние развития моторизации на материальное благосостояние и образ жизни различных слоев общества».

Жиро — не пионер в этом деле. Еще задолго до него буржуазные статистики перемывали количество рабочих на количество багнов, складывали количество безработных с количеством банкротств, делили количество акций на количество населения в стране, включая грудных младенцев, одним словом, лезли из кожи вон, чтобы доказать, что рабовому не так уж плохо живется при капитализме, а следовательно не надо и выступать против установившихся порядков.

Во все-таки Жиро, как говорится, затмил многих. Он доказал, что рабочий живет даже... лучше, чем капиталист. Факты? Покуда!

В 1957 году в Женевском кантоне (административная единица в Швейцарии) на долю рабочих приходится столько же процентов всех мотоциклов и моторолеров, на долю крестьян, интеллигентов и мелких торговцев — столько же, на долю капиталистов — сущие пустяки! Сравнительно с количеством мотоциклов, имеющихся у всех других слоев населения, капиталисты, оказывается, наиболее обездоленные люди, так как они владеют ничтожно малым количеством мотоциклов. Такая же картина и с микролитражными автомобилями. Ведные капиталисты еще пользуются своим классным профессором уже не стал, разумеется, подчеркивать, что богачам приходится еще пользоваться своим классным профессором. Разде-Ройсман. И действительно, разве дело в том, кто какую марку автомобиля предпочитает? Главное, это цифра средней цифры, а чтобы не было скрыть фактическое положение вещей.

В этом свое выводы, полученные Жиро, совершенно не соответствуют своему значению применительно к американской действительности. Как известно, в этой стране насчитывается около 5 миллионов безработных и, даже по

## «ИСПОРЧЕННЫЙ ВКУС» ПРЕЗИДЕНТА

Американский президент Дуайт Эйзенхауэр навел на себя недавно сильный гнев из-за автомобильных выставок в Детройте. Как сообщает швейцарская газета «Аутомобил Ревю», они были не в соответствии с требованиями, которые злили их на страницах принадлежащей им прессы. В чем же провинился перед Эйзенхауэром и Карлом Марксом, так сказать, быть, он высказался в пользу увеличения налогов с гигантских сверхприбылей, полученных автомобильными компаниями? Или рекомендовал повысить зарплату детройтским рабочим, как этого потребовали недавно профсоюзные органы?

О нет! Вина президента оказалась другого сорта. Оказывается, он просто при посещениях Детройта не одобрял выставку «слишком налогом задержалась возле стендов Великобритания» и даже имел неосторожность сказать несколько одобрительных слов по адресу особенно понравившихся ему моделей английских автомобилей. Кроме того, как стало известно, посещение выставки побудило президента сделать в кругу друзей некоторые, неизвестные для американских моделей, сравнения. И хотя это страшное прегрешение было сделано, как утверждает газета, «в кругу друзей», среди интеллигентных посетителей, которые дружно с президентом деиат меньше, чем дивиденды, получаемые с автомобилей, — это прегрешение, во всяком случае, президент был публично обвинен в том, что своим поведением он поставил отечественную автомобильную

официальным данным, здесь имеется 20 процентов семей, не имеющих годового прожиточного минимума, который составляет 41 доллар в год.

Между тем, когда публикуются цифры производства автомобилей в США и особенно в Европе, то всегда указывается марка в стране, всегда указывается «сплит» вроде Жиро, которые начинают различать различные подсчеты. В США делая обобщение, вычисляют в США на имеющееся в стране количество автомобилей и «пределяя» таким образом, сколько же автомобилей приходится на душу населения. У одних получается 0,3 автомобиля, у других — 0,2, в американские официальные статистики да объявила в прошлом году, что один автомобиль приходится в среднем на 2,81 жителя.

О том, насколько сомнительным подобного рода подсчеты, свидетельствуют, кроме языка с профессором Жиро, еще один примечательный факт, ставший недавно известным на немецких газет. Оказалось, что профессор Даллес, крупный капиталист и государственный секретарь США, является убежденным поклонником «сплит» — «Динкльхоф» и прочих «сухопутных десантников», в которых ездит обычно состоятельные люди его круга, а — предельные себе — малолитражные и даже микролитражные автомобили. Будучи недавно в Западной Германии, например, он так провозился, как предельный «хеллер» «Фольксваген» в Фалдербене, что, купив — вопреки всей концепции профессора Жиро — сразу три автомобиля этой фирмы!

Надо полагать, государственной секретариатом США, в соответствии с наращениями по передаче европейских автомобилей в своей стране и приобрел эти автомобили для личного пользования. А если учесть, что до этой покупки он, безусловно, входил в число владельцев автомобилей в США, имеющих собственную жилую квартиру, то нетрудно сделать вывод, что у него теперь есть минимум 3,356 автомобилей. И это — не считая личного автомобиля профессора Жиро, — как раз те самые малолитражные автомобили, которые так часто упоминаются в рекламах, терризируют развитие моторизации и ее влияние на уровень материального благосостояния и образ жизни различных слоев общества».

промышленности в еще более трудное положение и доставил ей много неприятности США, как известно, действительно не зависимо, так как сбыт ее продукции в Европе и Японии падает. Но раздражение автомобильных магнатов по адресу президента имеет под собой вполне конкретные причины. Дело в том, что в первом квартале 1958 года, впервые в истории США, ввоз европейских автомобилей в США превысил ввоз американских машин в Европу (а именно — на 95 000 штук). Американские покупатели явно предпочитают в этом году более дешевые европейские автомобили и вовсе не проявляют интереса к конструктивным усовершенствованиям, с которыми американские производители «Форд» рассчитывали повысить свой сбыт. Этот «кризис» в условиях общего кризиса американской автомобильной промышленности очень нервирует дельцов из Детройта. И хотя ввоз американских автомобилей никогда не превышал 5,1 процента их общей продукции, в практическом не влияет на сбыт ее ввостри страны, концерн «Дженерал моторс» и «Форд» намерены поставить перед правительством вопрос об ограничении ввоза европейских автомобилей в США.

Вот почему на голову президента посыпался сейчас ругательство, жалоба и угрозы. Просто так — просто угрозы, всякая подготовка перед решительной атакой на правительственные органы и изменившиеся вкусы покупателей.

Недавно в палате представителей США состоялся горячие дебаты на тему о том, следует ли устанавливать на дорогах страны различные рекламные щиты, пропалывающие производящих различных фирм, в том числе и автомобильных. Сторонники сохранения рекламных щитов утверждали, что упомянутые щиты содержат полезную для автомобилистов информацию и служат средством отвлечения их и борьбы с «кустарными» изображениями дорожного ландшафта. Противники рекламных аргументировали свою точку зрения сообщением о том, что в последние годы Палата представителей приняла решение — запретить установку реклам на дорогах.

По произведенным во Франции официальным подсчетам, здесь в прошлом году израсходовано на рекламу в автомобильных средствах в среднем по разным сортам топлива на 31 процент. «Машин стало больше, а ездить стали меньше», — комментирует эти цифры швейцарская газета «Аутомобил-Ревю».

Усилившаяся конкурентноспособность японских автомобильных фирм, выходящих на европейский рынок, побуждая некоторых американских автомобильных фирм, выходящих на свой автомобиль, экспортируемые в Японию. Так, фирма «Климакс» объявила о продаже своего основной модели на 13 процентов дешевле, чем весной этого года.

## СО ВСЕГО СВЕТА

«Самостояние испанского автомоторостроения» — так характеризуют многие европейские газеты, недавнее решение Испанского совета автомобильной индустрии (промышленников, разумеется, более высоких органами) о запрете производства в стране малолитражных автомобилей и мотоциклетных «соревнования», за исключением международных. Хотя и не совсем, но отменены, специалисты считают, что испанские гошники теперь, после проведения названного постановления в жизнь, не будут способны конкурировать с зарубежными спортсменами, так как практически лишены возможности повысить свое мастерство.

Первый в мире «Музей карбюраторов» открылся в Берлине. Его основатель инженер-механик Готфрид Кундт, находясь в залах музея все более или менее интересные и этапные в развитии карбюраторов конструкции, начиная с первого шотцкого карбюратора Маркуса, предложенного в 1875 году, и кончал совершенными многоступенчатыми приборами.

В Соединенных Штатах Америки произведены вычисления, в итоге которых оказалось, что эксплуатационные расходы на пробег автомобиля в 10 000 миль (16 090 км) составляют в среднем 1078 долларов. По сравнению с тем же годом эти расходы возросли в 1857/58 году в среднем на 76 долларов на один автомобиль.

Продолжающийся в Западной Германии жестокий кризис мотоциклетной промышленности приводит свое выражение по все новых и новых фактах. Так, по последним сообщениям, фирма «Аджер» полностью прекратила выпуск мотоциклов и моторолеров, фирма «Майко» объявила своим акционерам о прекращении платежей по «доходной части» акций.

Звезды на побитие рекордов на дистанцию 805 метров (полумили) — официально утверждена дистанция в риде (траве) со стартом с хода были успешно проведены на трассе Сваннаго (Новая Зеландия). Известный гоночник Бернс, прошедший в 1953 году испытание с ходом с наивысшей абсолютной скоростью (рекорд не был утвержден ФИАМ), выступал на этот раз на мотоцикле «Бишлет» с вращающимся двигателем «Кунер» мощностью 80 л. с. Мотоцикл был оборудован «обтекателем». Скорость, развитая Бернсом, превысила 243 км/час. В тот же день новый национальный рекорд установил также новозеландец Г. Лоу, прошедший на мотоцикле «Триумф» модель «Тигр-Кан» с двигателем 200 см<sup>3</sup> ту же дистанцию со скоростью 146 км/час.

Эти звезды, как заявил Бернс, явились «тренировочными», так как он и Рассел Райт не отказались от своего намерения улучшить абсолютный мировой рекорд скорости на мотоцикле.

\*

Команда итальянских заводов Мотом в составе Домениаки, братьев Россети, Пессина, Перинотти и Сайни, выступала недавно на автодроме Монца, победив на маленьком мотоцикле «Мотом» с рабочим объемом двигателя 48 см<sup>3</sup> ряд международных рекордов, установленных в классах мотоциклов с рабочим объемом двигателя до 50 см<sup>3</sup>, до 75 см<sup>3</sup> и до 100 см<sup>3</sup>. Наиболее интересные следующие результаты:

Километр со стартом с места — 82,436 км/час; прежний рекорд принадлежал Мео, проехавшему дистанцию на мотоцикле «Дукати» со скоростью 76 км/час;

1000 километров — 87,073 км/час; прежний рекорд принадлежал Тамарочни на мотоцикле «Дукати» — 69 км/час;

12-часовая гонка — 1047,592 км, т. е. 87,23 км/час; прежний рекорд принадлежал Тамарочни — 69,7 км/час;

24-часовая гонка — 2131,985 км, т. е. 88,8 км/час; прежний рекорд принадлежал Тамарочни — 66,4 км/час.

Результаты, показанные итальянскими гоночниками в 24-часовой гонке, значительно превзошли рекорд, установленный в 1955 году на автодроме Монтерле (французские Матье, Руэне, Паченом и Раисоном) в классе мотоциклов до 100 см<sup>3</sup> (они выступали на мотоцикле AMC с рабочим объемом двигателя 98 см<sup>3</sup>).

Второй этап розыгрыша мирового чемпионата по гоночным автомобилям (формулы — соревнования на Большой приз Монако — выиграл в отличном стиле француз Морис Тринтиньян, выступавший на гоночном автомобиле «Кунер», который впервые в этом году участвует в гонках автомобилей этой формулы (как известно, на этом же автомобиле американец Стридлинг Мосс выиграл первый этап мирового чемпионата — соревнования на Большой приз Аргентины). Тринтиньян долго и упорно преследовал Луиджи Муссо на автомобиле «Феррари», но все же был вынужден довольствоваться вторым ме-

стом, финишировав на 21 секунду позже. Чемпион мира Фашику в соревнованиях не участвовал.

После второго этапа розыгрыша первенства мира положение участников таково: на первом месте Луиджи Муссо, набравший 12 очков (в Аргентине он тоже вышел на второе место, получив 6 очков), второе и третье места делят Стридлинг Мосс и Морис Тринтиньян, имеющие по 8 очков; далее следуют Майк Гаури — 5 очков, Хуан Фашику и Питер Колин — по 4 очка, Брайс Фокс 3 очка, Вера и Шелл — по 2 очка и Мондигетто — 1 очко.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

В связи с тем, что традиционные гонки на 1000 миль по дорогам Италии (так называемые «Милле Милан»), планировавшиеся как третий этап розыгрыша мирового первенства по спортивным автомобилям («Кукук» конюшников) был внезапно отменены, соревнования на спортивных автомобилях проводились в мае по программам двух крупнейших итальянских гонок «Тарга-Флорно» близ г. Палермо.

В гонки не изменили общей картины превосходства спортивных автомобилей «Феррари», выигравшие на первых двух этапах розыгрыша. Гонку

«Тарга-Флорно» выиграла Муссо и Гендесбей на 3-литровом автомобиле «Феррари» с рабочим объемом двигателя за 10 часов 37 минут 58 секунд со средней скоростью 94,4 км/час. Единственным серьезным противником был Стридлинг Мосс на автомобиле «Астон-Мартин», так как другие фирмы все еще не подготовили в соревнованиях свои автомобили с рабочим объемом двигателя не более 3000 см<sup>3</sup> (это ограничение введено с 1958 года). Однако и Мосс вскоре был вынужден сойти с дистанции из-за поломки дифференциала в его «Астон-Мартине».

В классе спортивных автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1000 см<sup>3</sup> первенство досталось и Сваргалу на автомобиле «Форсе»; они прошли дистанцию со средней скоростью 93,9 км/час, выйдя, таким образом, на второе место в общем зачете. Третье и четвертое место заняли командиры Тринс — Гаури и Колин — Хилл на автомобилях «Феррари» с двигателями 3000 см<sup>3</sup>.

ИНТЕРЕСНЫЕ ДАТЫ

1 июля 1938 года, ровно двадцать лет назад, начались пробег газотермоторных автомобилей по маршруту Москва — Омск — Свердловск — Пермь — Вологда — Ленинград — Минск — Киев — Москва.

Дистанция около 10.000 км была пройдена за 53 ходовых дня.

В двадцать пять лет назад, 6 июля 1953 года, был дан старт большому автопробегу по маршруту Москва — Кара-Кулуй — Москва, организованному Московским автобусом.

Маршрут протяженностью в 9375 км был пройден за 86 дней при среднем суточном пробеге в 108 км и средней темповой скорости 217 км/час. Финиш пробега состоялся 31 сентября.

30 июля 1936 года из Москвы в дальний и тяжелый пробег отправилась колонна в составе 15 автомобилей, обслуживаемых 45 женщинами, среди которых были водители, слесари, механики, корреспонденты, кинооператоры, медработники и др.

Маршрут общей протяженностью в 10.016 км пролегал по шоссейным дорогам, в том числе 10 км — по грунтовым. Был пройден без единой аварии и поломки 30 сентября колонна финишировала в Москве.

Участницы пробега были награждены правительственными орденами, медалями и почетными грамотами.

Курьезы прошлого

ОДНОКОЛЕЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

В начале нашего века многие конструкторы серьезно занимались проблемой создания однокорейного автомобиля. Как сообщает журнал «Штраassenферкер» (ГПР), это было «подлинной мечтой многочисленных конструкторов, изобретателей, очевидно, что создание сети достаточно широких дорог для автомобильного транспорта — дело весьма отдаленного будущего». В 1912 году одному американскому инженеру, работавшему в Детройте, удалось даже построить в металле такой автомобиль. Впрочем, автомобиль был, разумеется, не просто однокорейным в полном смысле этого слова, так как, кроме двух основных колес, конструктору пришлось предусмотреть еще пару небольших опорных катков, которые «обращались (наподобие шариковых шассис в самолетах) при достижении автомобилем скорости 30 км/час».

База этого автомобиля (расстояние между двумя колес) равнялась, в принципе, ни меньше, как 3,5 метра — надо же было разместить на «чужелюди» колес агрегаты, бензобак и двух пассажиров, сидящих «гуском»! А агрегаты были довольно солидные — восьмичилиндровый двигатель с рабочим объемом 5,5 литра, четырехступенчатая коробка передач, приводящая цепь в масляной ванне и пр. Бензобак, располагавшийся за задним сиденьем, вмещал 118 литров топлива.

Автомобиль весил более 1,5 тонн. Его радиус поворота превышал 7 метров.

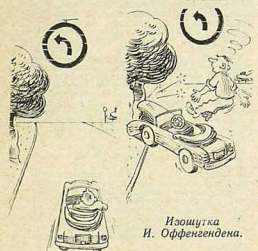


Иллюстрация И. Оффенгендена.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], А. А. ВИНГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, В. В. ЗИМЕЛВ, В. И. КАРНЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН [зам. главного редактора], В. Д. МАЙБОРДА, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Формирование И. Л. Марголина Коррентор Н. И. Хайло. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

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

Сдано в набор 11.VI.58 г. Вум. 60x92/8 1,75 бум. л. — 3,5 уч.-зд. л. 7,5 уч.-зд. л. 1-1 вклейка. Под. и печ. 12.VII.58 г. Г-43305. Тир. 100.000 экз. Цена номера 3 руб. Зап. 332.

# ИЗ ТОМСКА В ЯЛТУ

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА ПОЛУЧАЕТ ИЗ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА МНОГО ПИСЕМ, АВТОРЫ КОТОРЫХ ПРОСЯТ СООБЩИТЬ, КАК ЛУЧШЕ ПРОЕХАТЬ НА АВТОМОБИЛЕ ИЛИ МОТОЦИКЛЕ В КРЫМ И ЗАКАВКАЗЬЕ.

В ПРОШЛОМ ГОДУ АВТОТУРИСТ Б. ВЕТРИНСКИЙ УСПЕШНО СОВЕРШИЛ ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ТОМСКА В ЯЛТУ. ПО НАШЕЙ ПРОСЬБЕ ОН ДАЛ КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И СХЕМУ СВОЕГО МАРШРУТА, КОТОРЫЕ МЫ И ПРЕДЛАГАЕМ ВНИМАНИЮ ЛЮБИТЕЛЕЙ ДАЛЬНИХ ПУТЕШЕСТВИЙ.

Мы выехали из Томска, имея в распоряжении два места отпуски. Нам хотелось проехать по областям и республикам нашей Родины, отдохнуть и своими глазами посмотреть на колоссальные работы, которые ведет наш народ.

Переправившись через реку Томь, мы взяли направление на Новосибирск, до которого 250 километров. В сухую погоду это расстояние покрывается за 6—7 часовых часов. Из Новосибирска дорога ведет на Омск. Наш маршрут все время шел по старому Сибирскому тракту. Он имеет два названия: при движении на запад называется Московским, а при движении в обратном направлении — Сибирским. Маршрут нашей поездки хорошо виден из прилагаемого плана.

Надо сказать, что новосибирские дорожники за дорогами своей области ухаживают плохо и на отдельных участках дорог приходится быть очень осторожным, особенно после дождя, когда дорога «раскисает». Правда, нас все время выручали шины от автомобиля ГАЗ-69, надетые на задние колеса нашей «Победы».

Как правило, во всех районных центрах есть нефтелавки, где можно приобрести бензин. Однако масло удается приобрести лишь в городах. Конечно, у нас в Сибири каких-либо пансионатов и специальных гости-

ниц для туристов пока нет, поэтому мы пользовались домами для приезжих, которые имеются почти во всех крупных населенных пунктах, или гостиницами, расположенными в районных центрах и городах.

Восточная часть Новосибирской области имеет очень много озер, и, если по этим местам ехать осенью, охотник всегда будет с дичью. Дороги тут, в степных районах, хотя и грунтовые, но укатанные. В сухую погоду на них можно ехать, как по асфальту.

Старинный Омск сейчас зовут городом-садом, хотя такое название нельзя ему было дать всего несколько лет тому назад. Отсюда маршрут идет на Ялуторовск Тюменской области. Мы решили не заезжать в Тюмень, а повернуть на Шадринск. Дороги здесь обставлены указателями, установлены таблицы с названием населенных пунктов, километровые столбы и указатели направления. На Южном Урале маршрут проходит по очень живописным местам. Но дороги тут тяжелые — изобилуют частыми крутыми поворотами, подъемами, которые с трудом приходится преодолевать на первой передаче.

Для менее подготовленных водителей можно рекомендовать более легкий маршрут: из Шадринска ехать не на Челябинск, а на Свердловск и Пермь. Эта дорога бо-

лее благоустроенная и легкая, но такой дикой красоты, как на Южном Урале, здесь уже не увидишь.

За Уралом дороги удивительно хорошие. После Сталинграда шоссе идет вдоль Волго-Донского канала. В Калаче — переправа.

От Мелитополя маршрут идет по хорошо известной туристской автомагистрали Москва — Симферополь — Ялта.

Из Ялты мы возвращались домой через Ленинград и Свердловск.

Всего за это время мы проехали на машине 13100 километров по территории 39 областей, краев и республик. Мы побывали в овеянных вечной славой городах-героях, увидели своими глазами соиздательный труд советских людей, передвигающих горы, создающих моря там, где совсем не было воды, строящих гигантские гидроэлектростанции, нефтепроводы и газопроводы, пролагающих новые дороги.

Путь, совершенный нами, был не легким, но нельзя и сказать, что такие поездки невозможны. Мы будем очень рады, если собранные нами сведения по этому маршруту будут полезны туристам, количество которых из года в год увеличивается.

Томск.

Б. ВЕТРИНСКИЙ.

