

*За рулем*  
1  
Я Н В А Р Ь 1959





В этом номере вы прочтете:

НАВСТРЕЧУ XXI СЪЕЗДУ  
КПСС

●  
СЕМИЛЕТКА  
АВТОМОБИЛЬНОГО  
ТРАНСПОРТА

●  
У ДОСААФОВЦЕВ  
ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ

●  
БРИГАДА РАБОТАЕТ  
ПО-КОММУНИСТИЧЕСКИ

●  
ГЕОРГИЙ ИГНАТЬЕВ —  
ГЕРОЙ  
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО  
ТРУДА

●  
«ЧАЙКА» ПРОХОДИТ  
ИСПЫТАНИЯ

●  
КАК ПОСТРОИТЬ  
МИКРОЛИТРАЖНЫЙ  
АВТОМОБИЛЬ

●  
ИЗМЕНЕНИЯ В ПЛАТЕ  
ТРУДА ШОФЕРОВ

●  
АВТОМОБИЛЬНЫЕ КУЗОВА  
ИЗ ПЛАСТМАССЫ

●  
КАРБЮРАТОР К-59

●  
ЗИМНИЕ РАЛЛИ 1959 ГОДА

На первой странице обложки. Ленинградский спортсмен Александр Васин сумел в прошедшем спортивном сезоне дважды стать чемпионом СССР: по шоссейно-кольцевой гонке и по мотокроссу.

На снимке: мастер спорта Александр Васин в первые секунды после успешного финиша, принесшего ему вторую золотую медаль.

Фото Ю. Клеманова.

На четвертой странице обложки. В бурю.

Фотоэтой Н. Боброва.



Спортсмены-мотоциклисты Московского автототклуба ДОСААФ обсуждают тезисы доклада Н. С. Хрущева на XXI съезде КПСС. На снимке (справа): ст. тренер МАМК, заслуженный мастер спорта Ю. Король проводит собрание спортсменов. Фото В. Довгялло.



В честь 41-й годовщины Великого Октября под Москвой были проведены линейные автомобильные гонки на дистанции 200 км. На снимке: старт соревнования на 23-м километре Минского шоссе. Победителями гонки в классе спортивных автомобилей до 3000 см<sup>3</sup> были Ю. Андреев и Е. Злыднев, в классе до 1500 см<sup>3</sup> — В. Ревякин и В. Климашев.

Фото Ю. Клеманова.

За семилетку намного увеличится автомобильный парк нашей страны. На снимке: сборка самосвала на главном конвейере Белорусского автомобильного завода.

Фото В. Лупеко (ТАСС).



## ВЫШЕ УРОВЕНЬ ПРОПАГАНДЫ ТЕХНИЧЕСКИХ ЗНАНИЙ

Советский народ горячо обсуждал тезисы доклада товарища Н. С. Хрущева о контрольных цифрах развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы. Работники, колхозники, служащие единодушно одобряют величественную программу коммунистического строительства, намеченную Коммунистической партией, и выражают готовность отдать все силы для ее выполнения. Трудящиеся города и деревни высказывают много ценных предложений и пожеланий, направленных на улучшение работы предприятий, колхозов, совхозов, учреждений, изыскивают новые пути дальнейшего ускорения подъема экономики и культуры страны.

Растет политическая и производственная активность масс. В предвесенние дни родилась новая, более высокая форма социалистического соревнования — за право именоваться бригадами коммунистического труда. Продолжая замечательные традиции «великого почина», коммунисты и комсомольцы роликовского цеха депо Москва-Сортировочная Московско-Вязьмской железной дороги создали бригады, члены которых обязались жить и работать по-коммунистически, т. е. непрерывно повышать производительность труда, постоянно учиться, поднимать политический, общеобразовательный, технический и культурный уровень, быть активными общественниками, строго соблюдать все правила социалистического общежития, принципы нашей коммунистической морали. Эта замечательная инициатива нашла живой отклик в сердцах трудящихся нашей страны. Со всех концов Советского Союза поступают вестки о создании в самых различных отраслях народного хозяйства бригад коммунистического труда.

Появились они и среди шоферов. В коллективе первой автобазы Главсавоттрансваз водитель И. Барченков со своим напарником активистом ДОСААФ В. Мелешиным, работающие на вывозе крупных блоков на новостройки столицы, взяв обязательство жить и трудиться по-коммунистически. О создании таких бригад сообщают из Ленинграда и Оренбурга, Ташкента и Воронежа, Таганрога и других городов.

Новые грандиозные задачи хозяйственного и культурного строительства требуют дальнейшего ускорения всей работы по коммунистическому воспитанию советских людей. Массовая политическая работа в современных условиях приобретает исключительное важное значение, становится центральной в деятельности партийных, советских, профсоюзных, комсомольских и других общественных организаций. Это в полной мере относится и к Добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту.

Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы открывают захватывающие перспективы небывалого технического прогресса, роста экономики и укрепления обороноспособности Советской страны. Вместе с другими отраслями на новую ступень в своем развитии поднимается автомобилестроение. К концу семилетия выпуск автомобилей возрастет в 1,5—1,7 раза и достигнет 750—856 тыс. штук в год. В города и села во все более возрастающих количествах будут поступать новые мотоциклы, моторолеры, мотовеселья. Большое развитие получит автомобильный транспорт, строительство новых автомобильных магистралей.

В связи с этим стране понадобятся еще больше людей, овладевших автомобильной и мотоциклетной техникой, умеющих ее правильно эксплуатировать, обслуживать, ремонтировать, использовать для спортивных целей.

На базе новой техники, привлечения к управлению ею большого отряда специалистов открылись широкие возможности для развития массового автоспорта, пополнения его рядов свежими силами способных гоночников, резкого повышения их мастерства и уровня спортивных достижений.

Борясь за подъем благосостояния народа, Коммунистическая партия разработала замечательную программу развития области сельскохозяйственных продуктов в стране. На декабрьском Пленуме ЦК КПСС, обсуждая этот вопрос, намечены конкретные пути нового невиданного подъема социалистического сельского хозяйства на ближайший период.

Решения ноябрьского и декабрьского Пленумов Центрального Комитета Коммунистической партии, имеющие большое народохозяйственное и оборонное значение, настоятельно требуют коренного улучшения всей массово-политической работы в организациях оборонного патристического Общества и, в частности, резкого улучшения пропаганды технических знаний среди населения.

Недавно президиум Центрального комитета ДОСААФ СССР принял возвращенное постановление «О мерах усиления пропаганды военно-технических знаний в организациях ДОСААФ». В нем подчеркивается, что многие организации Общества, выполняя решения IV Всесоюзного съезда ДОСААФ, широко развернули подготовку технических кадров в кружках и на курсах, стали больше внимания уделять пропаганде технических знаний, используя для этой цели самые разнообразные формы. Однако, несмотря на наличие целого ряда положительных фактов пропаганды военно-технических знаний все еще не стала по-настоящему действенным средством широкого привлечения молодежи к овладению военно-техническими специальностями, необходимым условием повышения качества учебной работы в Обществе и дальнейшего развития военно-прикладных видов спорта.

В результате проверки Новосибирской, Смоленской, Литовской и некоторых других организаций ДОСААФ выявлены типичные недостатки в области пропаганды военно-технических знаний. Они заключаются прежде всего в отрыве тематической направленности лекций и докладов от непосредственных задач Общества, узости охвата членом Общества проводимыми мероприятиями, в отсутствии творческой инициативы и умения правильно организовать массовую агитационно-пропагандистскую работу на местах.

Наличие этих серьезных недостатков часто объясняется тем, что комитеты и клубы Общества не располагают достаточной материально-технической базой, необходимой для обеспечения работы по распространению военно-технических знаний. Слов нет, потребность комитетов и клубов Общества в специально оборудованных агитшколах, кинопроециционной аппаратуре, дорогостоящих наглядных пособиях пока удовлетворена не полностью. Тем более нетерпимо следует относиться к имеющим место фактам неудовлетворительного использования этих средств. Так, например, Тянь-Шанская областная комитет ДОСААФ Киргизской ССР, плущив несколько месяцев назад в свое распоряжение отлично оборудованную агитшину, до сих пор не смог организовать ни одного ее выезда в район.

Президиум ЦК ДОСААФ считает одной из важнейших задач — обеспечение учебных организаций и комитетов Общества необходимыми материально-техническими средствами для военно-массовой и пропагандистской работы. В течение 1959—1960 годов клубы и местные комитеты получат значительное количество новых широкополосных и узкополосных киноаппаратов, агитшам ПАР-51 с кино- и радиооборудованием. Увеличится выпуск учебной литературы и наглядных пособий. Массовыми тиражами предполагается издавать методические пособия, плакаты и специальные брошюры в помощь преподавателям, инструкторам, автолюбителям, мотоциклистам, автотомедикам.

За последнее время резко снизилось поступление в некоторые районы и области различной литературы и плакатов, в том числе по автомотоделу. Между тем, как показала проверка, потребность в них на местах далеко не удовлетворена и продолжает возрастать. Такое явление неординарное положение создается потому, что некоторые местные комитеты потеряли связь с киногруппами организациями, перестали выполнять их свои заказы на литературу и учебные пособия. Не принимают должных мер к ускорению снабжения организация Общества через торговую сеть и работники управлений ЦК ДОСААФ.

В целях ускорения распространения военно-учебной, методической, военно-массовой литературы и плакатов президиум намечен ряд мер, в частности, принято решение о награждении и премировании активистов и комитетов Общества, а также местных киногрупп организаций и их руководителей, отличившихся в реализации этих изданий.

IV Всесоюзный съезд ДОСААФ в своем постановлении указал на необходимость обеспечить в течение ближайших четырех лет такой размах деятельности Общества, чтобы еже-

годно не менее 10 процентов членов ДОСААФ занималось в военно-технических кружках и на курсах; добиться, чтобы там кружки или спортивные команды имелись в каждой организации. После съезда прошел уже год. Он показал, что решается эта задача медленно, а некоторые организации только приступают к ее выполнению. Президиум ЦК ДОСААФ потребовал от республиканских, краевых и областных комитетов уже сейчас как можно шире развернуть распространение военно-технических знаний в организациях Общества, обеспечить при этом самую активную роль клубов.

Наши автомотоклубы ведут большую учебную, а многие из них и большую спортивную работу. Опираясь на широкий общественный актив, они должны найти также и кадры специалистов, средства и время для развертывания пропаганды по военно-техническим вопросам. Клубы обязаны не только помогать первичным организациям и комитетам ДОСААФ, но и быть примером умелого проведения массовых мероприятий.

Методы пропаганды и агитации могут быть самыми разнообразными. Наряду с такими общепринятыми, хорошо известными формами массовой работы, как лекции, доклады, беседы, следует организовать кинолектории, проводить технические конференции и консультации по актуальным вопросам использования автомобилей, мотоциклов, мотороллеров, судовых моторов, устраивать коллективные просмотры учебных и научно-популярных фильмов, экскурсии, выставки технического творчества, тематические вечера и т. д. При этом главное, на что должно быть обращено самое серьезное внимание, заключается в том, чтобы, опираясь на общественные секции, созданные при комитетах, обеспечить массовость, организованность и высокий идейный уровень пропагандистских мероприятий.

Особое значение приобретает сейчас борьба за повышение качества подготовки технических специалистов и дальнейший рост мастерства наших спортсменов. С этой точки зрения заслуживает поощрения и самого широкого распространения опыт Орджоникидзевского автомотоклуба ДОСААФ Северо-

Осетинской АССР. Здесь уже на протяжении нескольких лет не довольствуются подготовкой курсантов только к сдаче экзаменов и получению водительских прав. Организация среди выпускников соревнования по фигурному вождению автомобилей, работников клуба добиваются того, что значительная часть их питомцев выполняет нормативные требования и получает начальный спортивный разряд.

Отмечая ведущую роль общественных инструкторов в распространении военно-технических знаний, президиум ЦК ДОСААФ наметил ряд мер, направленных на оказание помощи, повышение квалификации и повышение этой категории актива. Рекомендовано широко практиковать проведение методических семинаров и показательных занятий, в новом 1959 году организовать подготовку и переподготовку инструкторов с таким расчетом, чтобы полностью удовлетворить потребность в них первичных организаций. Для общественных инструкторов ДОСААФ так же, как и для всего инструкторского состава клубов, введены классные звания — «Инструктор 1-го класса», «Инструктор 2-го класса», которые будут присваиваться вместе с выдачей соответствующих наградных знаков.

В связи с приближающейся 41-й годовщиной Советской Армии и Военно-Морского Флота в феврале — апреле 1959 года будет проведен всесоюзный смотр работы автомотоклубов по пропаганде военно-технических знаний среди трудящихся. Лучшие клубы и их активисты будут премированы. Кроме того, в этом году состоится всесоюзный смотр, областные выставки технического творчества школьников-радиодлюбителей и моделеров.

Советская страна вступает в новый исторический этап своего развития. Дальнейший подъем и совершенствование деятельности нашего Общества, направленной на укрепление обороноспособности любимой Родины, является достойным вкладом досоафцев в программу коммунистического строительства, намеченную партией.

**К XXI съезду**



## ПОСТРОЕН НОВЫЙ АВТОМОТОКЛУБ



В жизни досоафцев Нальчика (Кабардино-Балкарская АССР) произошло недавно знаменательное событие. На одной из центральных улиц города было закончено строительство первой очереди здания республиканского автомото-

клуба. Его светлый фасад с широкими окнами незлобно обращает на себя внимание каждого, кто бывает в этом районе.

Из просторного вестибюля двери ведут в помещения для преподавателей, инструкторов, административного состава. Налево — вход в кинозал, вмещающий до сотни зрителей. Внутренняя отделка, мебель — все здесь выполнено добротно, со вкусом и без излишеств. Вдоль коридора расположены учебные классы.

Строительство нового автомотоклуба началось в июле 1957 года. И сразу же возникли трудности в обеспечении стройки необходимыми материалами. Преодолев их, помогла повседневная связь досоафцев с местными хозяйственными организациями и опора на общественный актив. Было проведено несколько

субботников. Автолюбители помогли вырыть котлован под фундамент, доставляли на строительное место песок, камень и другие стройматериалы, производили кладку стен, печей и штукатурные работы. Ничего не было сооружено и беззащитными.

Все это было выполнено под руководством самих работников клуба тт. Л. Паштова, К. Высоцкого, К. Шкинко и др. Из числа энтузиастов стройки особенно отличились досоафцы Н. Эрендиев, А. Сабанов и М. Дешевков.

В этом году намечено завершить вторую очередь строительства. В нее входят гараж, мастерские, крытая стоянка для автомобилей и другие удобные сооружения.

**П. ПЕТРОВ,**  
Фото, Е. САНИНА.

## КУРСАНТЫ СДЕРЖАЛИ СЛОВО

Как и все советские люди, работники и курсанты Хабаровского автомотоклуба ДОСААФ стремятся встретить XXI съезд КПСС новыми достижениями.

На общем собрании было решено досрочно подготовить пять групп шоферов, добиться, чтобы общая оценка успеваемости курсантов была не ниже «хорошо». Инструкторы практического обучения обязались сократить до минимума время простоя автомобилей, бережно расходовать бензин и за счет этого снизить затраты, идущие на подготовку курсантов, на четыре процента.

Социалистическое соревнование развернулось и среди курсантов клуба. Инструкторы его стали комсомольцами. Они избрали пять соревнующихся, который активно помогая преподавателям повысить дисциплину, помогали отстаю-

щим, выпускал «Боевые листки» и т. д.

Предварительная проверка выполнения обязательств показала, что курсанты и преподаватели крепко держат свое слово. Первенство в социалистическом соревновании завоевала группа, которую ведет преподаватель В. Горбунов.

Курсанты клуба не только участв, но и оказывают помощь подшефной сельско-хозяйственной артели имени И. В. Сталина.

Наиб. крайней клуб оказывает большую помощь самодеятельному автомотоклубу, созданному при первичной организации одного завода. Там же подготовлено две группы водителей и группа мотоциклистов.

С хороними успехами приходит и знаменательная дата — съезд партии и на-

ши спортсмены. В 1958 году пятеро из них стали чемпионами спорта.

Окончательные итоги соревнования еще не подведены. Но то, что уже достигнуто, позволяет надеяться, что наш автомотоклуб встретит XXI съезд КПСС высокими показателями в учебной и спортивно-массовой работе.

**М. САНОЧКИН,**  
начальник Хабаровского АМК.



# АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ В СЕМИЛЕТИИ 1959—1965 ГГ.

А. ТАРАНОВ  
Госплан РСФСР

Тезисы доклада товарища Н. С. Хрущева на XXI съезде КПСС открывают перед советскими людьми величественные перспективы коммунистического строительства в нашей стране.

Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы, получившие всенародное одобрение, предусматривают дальнейший мощный подъем всех отраслей экономики на базе преимущественного роста тяжелой индустрии, усиление экономического потенциала страны и на этой основе осуществление нового значительного повышения жизненного уровня народа.

Подъем народного хозяйства требует дальнейшего развития транспорта. Известно, что все многообразие хозяйственных связей в стране отражается на работе транспорта. Не случайно поэтому семилетний план намечает коренное техническое перевооружение и всесторонний рост транспорта. При этом наиболее быстро будут развиваться относительно новые его виды — автомобильный, воздушный и особенно трубопроводный.

Об опережающих темпах развития автомобильного транспорта по сравнению с ростом транспорта нашей страны в целом свидетельствуют следующие данные.

За семилетие перевозка грузов всеми видами транспорта увеличилась в 1,74 раза, а грузооборот — в 1,62 раза, тогда как автомобильным транспортом — соответственно в 1,81 и в 1,9 раза. Кроме того, перевозки пассажиров автомобилями возрастут более чем в три раза. Чтобы успешно решить эти большие задачи, необходимо упорядочить и значительно улучшить организацию транспортного процесса, мобилизовать внутренние резервы, а также оснастить автохозяйства современными перевозочными средствами, имея в виду главное — непрерывное повышение производительности труда.

В 1959—1965 годах значительно расширится отечественное машиностроение. С учетом последних достижений науки и техники будут разработаны новые конструкции машин — высокопроизводительных и экономичных. Это в полной мере относится и к автомобильной промышленности, являющейся материальной базой развития автотранспорта. В ближайшие годы она должна создать новые типы и модели автомобилей, наиболее удовлетворяющие требованиям народного хозяйства по своим технико-экономическим качествам.

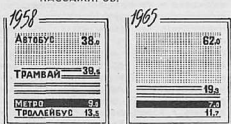
Для обеспечения перевозок самых разнообразных грузов, а также передвижения населения изменяется грузоподъемность и вместительность, форма кузова, динамические качества автомобилей. Это даст возможность снизить эксплуатационные затраты на единицу работы и километр пробега.

Все выпускаемые в настоящее время автомобили намечено заменить новыми, более совершенными.

Основными типами легковых автомобилей будут: микролитражный четырехместный с двигателем мощностью 20—25 л. с., развивающий максимальную скорость 80 км/час; малолитражный че-

тырехместный с двигателем мощностью 45—50 л. с., имеющий максимальную скорость 110—120 км/час; среднелитражный пятиместный с двигателем мощностью 75—90 л. с., рассчитанный на максимальную скорость 130—140 км/час; большого литража семиместный, оборудованный двигателем мощностью 180—200 л. с. и имеющий максимальную

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ГОРОДСКИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ.



скорость 160 км/час; высшего класса семиместный с двигателем мощностью 220—250 л. с., развивающий максимальную скорость 170 км/час.

Расширяется и типаж автобусов.

Для перевозки пассажиров в сельской местности и для пригородного сообщения предусматриваются автобусы: с 8—10 местами для сидения, рассчитанный на скорость 90 км/час и с 20 местами, развивающий скорость 70 км/час.

В городах, а также в пригородах будут курсировать автобусы средней вместительности. Один из вариантов рассчитан на 40—42 пассажира и имеет скорость 80 км/час, другой — на 50—60 и третий на 60—70 пассажиров (скорость обеих 70 км/час).

Перевозки пассажиров в больших городах будут осуществляться автобусы вместимостью 110—120 пассажиров, развивающие скорость 70 км/час.

Для междугородного сообщения предназначается автобус на 32 места для сидения, развивающий максимальную скорость движения 95 км/час.

В предстоящем семилетии резко увеличится производство грузовых автомобилей, главным образом за счет выпуска автомобилей малой и особенно большой грузоподъемности. Так, автомобили будут выпускаться грузоподъемностью 0,25; 0,8; 1,5; 2,5; 4,0; 7,5; 12—14; 25 и 40 тонн. При этом значительную часть автомобилей предполагается изготовлять с крытыми и самопрокидывающимися кузовами. Автомобили грузоподъемностью до 7,5 т будут выпускаться в нескольких модификациях с различной формой кузова.

Для перевозки больших масс груза из карьеров предназначаются 12-, 25- и 40-тонные самосвалы.

Автомобили до 2,5 т включительно оборудуются карбюраторными двигателями; от 2,5 до 4 т — карбюраторными и дизелями и свыше 7,5 т — только дизелями. Максимальная скорость движения всех автомобилей грузоподъем-

ностью до 12 т будет не менее 90—80 км/час, 12-тонного — 65 км/час и 25—40-тонного самосвала — 30 км/час.

На шасси грузовых автомобилей предусматривается изготовление тягачей главным образом седельного типа. Для них намечен выпуск полуприцепов грузоподъемностью 4, 7, 12 и 20 т и прицепов грузоподъемностью 0,5; 1,0; 1,5; 2,0; 3,0; 4,0; 6,0; 10,0 т. Тяжелые неделимые грузы будут транспортироваться в специальных полуприцепах грузоподъемностью 20, 40 и 60 т.

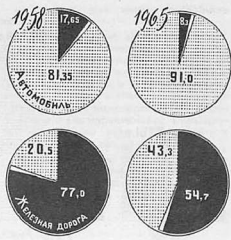
Общий выпуск автомобилей должен достичь в 1965 году 750—856 тыс. штук, тогда как в 1958 году их было построено около 500 тыс. штук. Таким образом, современный уровень производства будет превышать в 1,5—1,7 раза.

Для успешного выполнения задач, намеченных семилетним планом, очень важно добиться резкого увеличения эксплуатационной скорости движения грузовых автомобилей и скорости сообщения пассажирских автомобилей при одновременном сокращении материальных затрат на единицу транспортной работы.

Одной из причин, мешающих дальнейшему росту производительности труда на автомобильном транспорте, является все еще большая распродолченность автомобилей по многим предприятиям и организациям. Это не позволяет организовать транспортный процесс на уровне современных требований, вызывает непомерно большие простои автомобилей под погрузочно-выгрузкой. Теперь, когда проведена перестройка управления промышленностью и образованы союзхозы, расширены права союзных республик в хозяйственном и культурном строительстве, в результате чего устранены ведомственные барьеры, — созданы условия для коренного улучшения работы автомобильного транспорта.

Учитывая, что за последние годы автотранспорт общего пользования значительно вырос и в настоящее время имеет развителенную сеть автохозяйств в

ИЗМЕНЕНИЕ УДЕЛЬНОГО ВЕСА ВИДОВ ТРАНСПОРТА ПО КОПИЧИНОВ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ПАССАЖИРОВ И ТРАНСПОРТНОЙ РАБОТЫ.



областных и районных центрах, на него должны быть возложены перевозки грузов для всех предприятий и организаций, расположенных в районе деятельности автотранспортного предприятия. На этой базе можно упредить мелкие нерентабельные автохозяйства и тем самым значительно повысить производительность автомобилей и снизить стоимость транспортировки грузов.

При этих формы и методы работы автотранспортных предприятий общего пользования должны быть изменены в соответствии с новыми задачами. Настало время, когда автохозяйства общего пользования должны осуществлять перевозки всех грузов для всех предприятий и организаций, расположенных в микрорайоне деятельности автохозяйств. Поэтому система взаимоотношений с грузополучателями должна строиться не только на системе тарифных плат за тонно-километр. Должна также применяться почасовая оплата за пользование автомобилем. При такой системе отдельным предприятиям и учреждениям не будет надобности иметь «свои» автомобили, который, как правило, используются непроизводительно. Помимо перевозок грузов, автотранспортные организации общего пользования примут меры для значительного увеличения перевозок пассажиров как в городе, так и между городами.

Вместе с тем предстоит провести большую работу по созданию укрупненных хозрасчетных автохозяйств в совнархозах. Они должны будут обслуживать все предприятия и организации экономических районов. На этой основе и будут ликвидированы мелкие неэкономичные автохозяйства заводов, фабрик и строек. Применяя единые тарифы, такая автотранспортная организация сможет обеспечить централизованные перевозки массовых грузов, а также предоставлять мелким предприятиям из расчета почасовой оплаты грузовые автомобили для транспортировки небольших партий грузов. Подобный опыт уже имеется. Функционируют авторесты в Орловском, Тамбовском, Ленинградском, Свердловском, Горьковском, Куйбышевском, Сталинградском, Ярославском, Мордовском, Иркутском и Красноярском совнархозах. В Челябинском, Свердловском, Северо-Осетинском, Иркутском и Кемеровском советах народного хозяйства созданы автотранспортные управления. Практика

работы этих организаций подтверждает целесообразность такого развития автотранспорта экономических районов. Благодаря этому создаются условия для более ритмичного и дешевого транспортного обслуживания предприятий и строек.

Итак, упорядочение использования автомобилей должно проводиться по двум направлениям. С одной стороны, нужно укрупнить и перевести на хозяйственный расчет автохозяйства совнархозов, с другой — объединять автомобили всех других организаций и ведомств в автохозяйства общего пользования. Во избежание параллелизма в работе желательна территориально разграничить сферу их деятельности. В пунктах, где имеется мощная автотранспортная организация общего пользования, целесообразно возложить на нее транспортное обслуживание всех предприятий без исключения и не создавать укрупненного хозрасчетного автохозяйства совнархоза и наоборот. Так, например, в Татаро-предполагается организовать общегородской авторест общего пользования, который будет перевозить грузы для всех предприятий и строек и на этой основе упредить мелкие ведомственные автохозяйства. То же самое намечено сделать в Ярославле и Рыбинске. А вот другой пример. Автохозяйство общего пользования, занятое на вывозе руды из Михайловского рудника Курской магнитной аномалии, передано совнархозу.

Следовательно, при перестройке работы автотранспортных организаций должна превалировать не форма, а содержание. Главное — обеспечить высокую производительность автомобилей и низкую себестоимость перевозок, улучшить транспортное обслуживание народного хозяйства.

Резко возрастают в семилетии прогрессивные формы перевозок массовых грузов — централизованные перевозки. В дальнейшем при создании укрупненных территориальных автохозяйств следует переходить от централизованных перевозок отдельных грузов к централизованной доставке всех грузов автомобильным транспортом на данной территории. Это потребует хорошо организованной диспетчерской службы и даст возможность значительно сократить простои автомобилей под погрузкой и выгрузкой, а также порожние пробеги автомобилей, лучше использовать их грузоподъемность.

Расширяется парк грузовых таксомоторов. Новое в их использовании — организация прокатных баз для обслуживания мелких предприятий. Наряду с увеличением транспортной работы и улучшением транспортного процесса при внутригородской доставке значительно возрастает межгородские перевозки. Этому будет способствовать усиление строительства автомобильных дорог общесоюзного значения (рост в 2,8 раза по сравнению с прошлым семилетием), расширение сети дорог республиканского и местного значения, а также выпуск автомобилей и полуприцепов большой грузоподъемности. На магистральных автомобильных дорогах намечено создать и оборудовать грузовые станции, станции технического обслуживания автомобилей, а также автобусные вокзалы и павильоны.

Забота о людях всегда была предметом особого внимания Коммунистиче-

ской партии и Советского правительства. Не случайно поэтому в 1959—1965 годах намечается дальнейшее улучшение культурно-бытового обслуживания населения, и в частности увеличение перевозок пассажиров. По темпам увеличения перевозок пассажиров автотранспорт превзойдет все другие виды транспорта (за исключением воздушного). Он значительно расширит сферу своей деятельности и станет массовым видом транспорта не только внутри городов, но и при междугородном сообщении на расстоянии до 1000 километров.

Наряду с ростом парка автобусов намечено увеличить количество легковых таксомоторов. Парк их пополнится новыми комфортабельными легковыми автомобилями типа «Волга» и «Москвич». В гораздо большем числе городов, чем сейчас, будут организованы таксомоторные перевозки. Внедряются и новые формы их применения. Получит широкое распространение, например, обеспечение трудящихся легковыми такси без шофера из прокатных баз.

Рост перевозок грузов и пассажиров и увеличение количества автомобилей в стране повлекут за собой развитие гаражно-технической службы и ремонтной базы автомобильного транспорта.

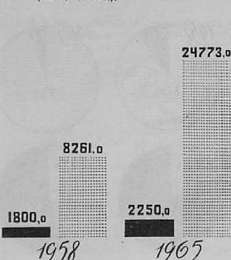
С целью повышения технической готовности парка и сокращения трудовых затрат при ремонтных работах будет широко применяться агрегатный метод ремонта. Намечается строительство разветвленной сети авторемонтных и агрегатноремонтных предприятий как на автотранспорте общего пользования, так и в совнархозах.

Бурный рост автомобильного транспорта потребует поднять уровень руководства автотранспортными организациями. В связи с этим важное значение приобретает улучшение подготовки кадров водителей и других массовых профессий, а также подготовка высококвалифицированных техников и инженеров. Руководящие работники средней и высшей квалификации должны обладать прочными практическими навыками, хорошими знаниями в области эксплуатации автомобилей, уметь правильно организовать транспортный процесс, использовать и внедрять передовые методы труда, а также достижения науки и техники в практику деятельности автохозяйств.

Из задач, поставленных перед автотранспортом в семилетии, вытекает необходимость усилить научное и исследовательскую работу. Это с успехом может быть выполнено только путем приближения научно-исследовательских институтов и высших учебных заведений к производству.

Автомобильный транспорт СССР вступает в новый этап своего развития. С первых дней 1959 года работники автотранспорта начали соревнование за досрочное выполнение заданий семилетнего плана. В первых рядах соревнования идут бригады коммунистического труда, которые уже созданы во многих автохозяйствах страны. Их обязательства направлены на то, чтобы возместить производимость каждого автомобиля, снизить себестоимость перевозок, поднять технический уровень и культуру труда. Во главе этого соревнования идут шоферы — представители основной ведущей профессии на автомобильном транспорте.

#### ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ (МЛН. ПАСС.)



# Гена Карев становится шофером

В маленьком домике в Глебичевом овраге наступили беспokoйные дни.

Сын Геннадий кончает среднюю школу. В какой институт поступить? Сам Гена когда-то поговаривал о медицинском. Но отец — Иван Степанович рассуждал иначе.

— Сам я работаю механиком в гараже, жена трудится в автохозяйстве, двое генкинских детей — шоферы. Выходит, вся наша семья пошла по автомобильной линии. Есть у нас в Саратове автодорожный институт, вот туда и идти сыну. Будет у нас в семье свой автомобильный инженер...

Гена во всем соглашался с отцом: и насчет линии, и насчет автомобильного инженера, но в одном пункте у них были серьезные расхождения — в институт он поступать не хотел.

— Боишься, не прокормим тебя? — обижался отец. — Или экзаменов испугался?

Нет, не боялся экзаменов Геннадий. Сдают же другие. Да и семья живет в достатке. А была у него заветная мечта. Не для того он столько лет с юношеской страстью тянулся к автомобилю, чтобы разом бросить все и сесть на студенческую скамью.

Увлечение это началось давно. Еще в восьмом классе он получил права водителя мотоцикла. Ребята раздобыли книги, выучили теоретический курс, и весной в переулке около Пугачевской улицы парнишки впервые начали водить мотоцикл. Им казалось, что мчатся они с огромной скоростью и вокруг вовсе не переулок, а широкие проспекты. Но когда сдали экзамен, сразу же пришлось разочарование. Мотоциклы ни у кого не было, и ничего не оставалось делать, как только взглянуть проезжающих по улице.

Когда Геннадий перешел в десятый класс, он поступил на курсы шоферов при Саратовском автомотоклубе ДОСААФ. С увеличением копала он в деталях автомобиля, вновь «зубрил» правила уличного движения и с трепетом оцифровал практические занятия. Он знал, что преподаватель теории Константин Георгиевич Ковалев доволен его успехами. Но обучать вождению будет Федор Ефимович Плотников, старший и самый требовательный инструктор автомотоклуба. Сумеет ли он, Гена, и тут учиться хорошо?

Доставалось Геннадиию от Федора Ефимовича: не рви, не гони, не плетись, не слишком приближайся к тротуару, плавно въезжай в поворот. Казалось, не было ошибки, которую инструктор не замечал бы у него. Однако, когда закончилась учеба, Федор Ефимович так же, как и все другие преподаватели, поставил Гене пятерку. А вскоре были сданы экзамены и на аттестат зрелости. И вот теперь нужно было выбирать...

Много дорог открыто перед советским человеком, а выбрать нужно только одну, самую правильную. И Геннадий выбрал. Отец смирился, узнав, что сын идет не в студенты, а садится за руль авто-

мобиля. Хорошо хоть не сбился с автомобильной линии. Одного он только не мог понять: зачем сыну понаблюдилось поступать на работу в организацию с длинным и трудным названием «Нижневольтово-ферросиликатная» — ведь в Саратов автохозяйства, где отработав смену, можно прийти домой, умыться, поест мамашин блинов, посмотреть телевизионную передачу!

Но Геннадия неудержимо тянуло в привольскую степь, где под земной толщей прячутся неиссякаемые богатства, где смелые и неутомимые георазведчики ищут газ и нефть — тепло для городов и сел, топливо для кораблей и самолетов, сырье для химической промышленности.

База сейсмической партии разместилась в селе Дурасовке на берегу тихой степной реки Идолге. Чуть забрезжит рассвет, а Геннадий уже осматривает свой ГАЗ-51 и выезжает в степь, а степь он ложится затенено. На языке документов это называлось «работать полный световой день». Никто не знает, сколько труда стоило молодому шоферу выдержать такой день. Ездить порой приходилось по бездорожью, а в кузове находились такие «деликатные» вещи, как взрывчатка, или хрупкие приборы, или самый дорогой, бесценный груз — усталые и пропыленные разведчики. Вот когда с благодарностью вспоминал Геннадий инструктора Федора Ефимовича, унавоженного его плавно и осторожно ездить.

С восхищением смотрел юноша на закаленных, выносливых своих новых друзей — геологов. Они, умывшись после работы, шли в сельский клуб или играли в волейбол, а он, как подшошенный, валится спать. И чего греха таить? — радовался шофер первому линому, когда не только на автомобиле, но и пешкой пройти стало невозможно. Геннадий тогда устроил себе настоящую «световую ночь» — спал весь день без просыпа. Но к концу лета он уже ни в чем не уступал остальным участникам сейсмической партии и даже стал помогать им в подготовке взрывов и в бурении.

Незаметно подкралась осень.

— Парень ты, Геннадий, стойкий, — сказал ему начальник, — но работа у нас сезонная. Получай трудовую книжку, а с весны — милости просим снова к нам, если, конечно, понравилось. Нам такие ребята нужны...

Понравилось ли? Да он и не представлял себе другого места работы. Но чем заняться до весны? С кем посоветоваться? И Геннадий пошел в автомотоклуб. Как было приятно, что преподаватели помнят его, а он, трудовой человек, беседует с ними как равный, расспрашивает о курсах, с которыми вместе учились. Володя Байков — штурман, спортсмен Валерий Фрейман и тихий Зинатулла Фаткуллин работают шоферами, трое выпускников водят машины. Молодцы!

— Ничего, Геннадий, — шутил преподаватель Константин Георгиевич, — ты ведь тоже на переднем крае, в развед-



ке! Вот тебе адрес, иди и работай до весны.

В автомотоклубе горячо обсуждали предсезонские документы, гордились тем, что в них Саратову отведено далеко не последнее место. Радостно было Геннадиию, что и он будет участвовать в свершении великого плана.

С Геннадием Каревым мне довелось познакомиться в автомотоклубе, куда он пришел, чтобы получить учебник водителя 2-го класса. Разговорились.

— А у меня тоже есть свой семилетний план, — задумчиво сказал он. — Узнал я, что шоферы второго класса из георазведки на зиму не увольняют, а поучат им ремонт автомобилей. Значит, надо подготовиться...

— Неужели для этого понадобится семь лет?

— Что вы! Думаю за год справиться. А семь лет мне понадобится для другого: на заочное отделение автодорожного института решил поступить. Зимой работаю в мастерских и учусь в институте, а летом — снова в степь. Но только не автомобильным инженером буду. Дороги хочу в степь прокладывать, чтобы другим легче было ездить. Приезжайте к нам через семь лет, увидите!

Последние слова он произнес с задорной улыбкой, твердым голосом, так, что ему нельзя было не поверить.

А. БОРИСОВ.

Саратов.





# ПАРТИИ

ЗА 1958 ГОД В ОРЕНБУРГСКОЙ ОБЛАСТИ ПОДГОТОВЛЕНО ВОДИТЕЛЕЙ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЗА ТРИ ПРЕДЫДУЩИХ ГОДА.

# 4000

дирекция Аксаковской РТС систематически помогают комитету ДОСААФ в организации учебного процесса и обеспечивают курсы всем необходимым. Поэтому не удивительно, что все учащиеся курсы РТС успешно сдали экзамены в Госавтоинспекции. Хорошо помогают в укреплении материальной базы курсов шоферов партийные организации Кувандыкского района (секретарь райкома КПСС т. Шигорцев), управления Оренбургской железной дороги (секретарь парторганизации т. Бабинцев), криолитового завода (секретарь парторганизации т. Спиркин) и другие.

Однако еще не все партийные и хозяйственные работники понимают большое значение оборонной работы. Павловский райком КПСС, например (секретарь райкома партии т. Ионов), не выкиает в деятельность организаций ДОСААФ, не руководит ими, терпимо относится к тому, что организации ДОСААФ работает плохо. Неправильно ведут себя и некоторые хозяйственные руководители. Директоры комбикормового завода и обувной фабрики г. Оренбурга, имея для этого большие возможности, отказались выделить курсам ДОСААФ автомобили для практических занятий. В результате, прозанимавшись несколько месяцев, курсантам так и не удалось овладеть техникой специальности.

Областной комитет партии считает такое отношение к оборонно-массовой работе неправильным. Долг руководителей партийных, советских, профсоюзных и хозяйственных организаций не отмахиваться от нужд и запросов организаций ДОСААФ, а оказывать им всемерную помощь в работе.



1953

1954

1955

1958

Мне хочется высказать и еще одну, на наш взгляд, важную мысль. Как известно, большое развитие по семилетнему плану получат районы Урала, Сибири и Дальнего Востока. Надо сказать, что интересы народного хозяйства нашей области требуют от организаций оборонного Общества выпуска главным образом шоферов 3-го класса, а не шоферов-любителей. Восточные районы нашей страны нельзя механически приравнивать к центральным и западным, давно оснащенным областям нашей страны. Однако Центральный комитет ДОСААФ часто забывает об этом и не учитывает особенностей восточных районов при планировании снабжения учебных организаций ДОСААФ наглядными пособиями, автомобилями, литературой.

Добровольное оборонное Общество ведет в нашей стране большую и важную работу. В ней должен участвовать каждый коммунист, каждый комсомолец, каждый патриот своей Родины. Поэтому все партийные, комсомольские и профсоюзные организации, все хозяйственные руководители должны проявлять общую заботу об организациях добровольного Общества, помогать им улучшать оборонно-массовую работу. Это позволяет еще больше увеличить мощь нашей социалистической Родины, помочь бурно развивающемуся народному хозяйству. В этом — часть огромной работы, которую сейчас проводит советский народ, строящий коммунистическое общество.

Г. СЕВРИН,  
секретарь обкома КПСС.

## ЗА ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ОБУЧЕНИЯ

О масштабах нашей работы по подготовке водителей можно судить по следующим цифрам: если в период 1953—1955 годов в области было обучено 3606 водителей, то только в одном 1958 году мы выпустили более 4 тысяч шоферов 3-го класса. Надо сказать, что большинство курсантов успешно сдает экзамены в Госавтоинспекции, а в некоторых учебных организациях успеваемость достигает 100 процентов.

Интересно отметить большую тягу к овладению автомобилем у школьников. Обком ДОСААФ принимает меры к укреплению школьных организаций Общества, улучшению их работы. Так, например, в Кваржинской средней школе организации ДОСААФ открыла курсы шоферов. Под руководством преподавателя И. Байберида ребята своими силами восстановили списанный автомобиль, обзавелись наглядными пособиями. Окончив курсы, ученики старших классов сдали экзамены и получили удостоверения водителей. В летние каникулы многие из них вывозили на автомобилях хлеб в колхозе имени Розы Люксембург, совхоза «Уржайский» и «Кульминский», в Айдерлинский автотрек, а после окончания школы остались там работать.

Недавно президиум областного комитета обсудил постановление Центрального комитета ДОСААФ о состоянии и мерах улучшения подготовки шоферов на платных курсах первичных организаций и автомотоклубов ДОСААФ. Правильность и своевременность этого постановления легко подтвердить на примерах наших организаций. Курсы при Оренбургском автомотоклубе хорошо оснащены всем необходимым — помещениями, наглядными пособиями, автомобилями. Среди преподавателей и инструкторов автомотоклуба нет ни одного, не имеющего среднего или среднетехнического образования. Такие преподаватели, как тт. Мазонов, Хасфиулин, Хмелевский, и другие работают уже около двадцати лет. Не удивительно, что клуб не только успешно справляется с плановой и хозрасчетной подготовкой шоферов, но и обеспечивает высокое качество обучения.

Хорошо организован учебный процесс, правильно подобраны кадры преподавателей, создана крепкая материальная база в первичных организациях гг. Медногорска и Орска, в Грачевском, Илекском и других районах области. Показательно, что там, где активисты Общества с помощью партийных, совет-

ских и профсоюзных организаций сумели хорошо оснастить свои курсы, постоянно контролируют и помогают им в работе, там и дела идут успешно.

С другой стороны, есть в нашей области такие первичные организации, при которых создание курсов шоферов было произведено без должного учета материальных возможностей. В Буртинском районе, например, во время последнего выпуска шоферов из 30 курсантов сдали экзамены в ГАИ всего два человека. Для некоторых работников это было неожиданным. А ведь такой исход можно было знать заранее. Курсы были плохо обеспечены помещениями, почти не имели наглядных пособий.

Новый порядок подготовки шоферов в системе оборонного Общества поможет нам еще выше поднять качество обучения, не снижая общего количества выпускаемых водителей и мотоциклистов.

Как же мы собираемся строить свою работу в будущем?

Контрольные цифры семилетнего плана предусматривают новый шаг в развитии производительных сил нашего края. Поэтому уменьшать количество выпускаемых водителей 3-го класса мы

не можем. Тем более, что из-за недостатка дорог владельцев собственных автомашин в области пока сравнительно немного. Вместе с тем перед нами стоит задача резкого улучшения качества обучения. Можно ли это совместить? На наш взгляд — можно и нужно.

После обсуждения постановления ЦК ДОСААФ в городах и районах области специальные комиссии внимательно проверили работу всех курсов по подготовке шоферов. Многие из них, к сожалению, пришлось закрыть и за счет этого укрепить материальную базу тех первичных организаций, которые способны обеспечить высококачественную подготовку водителей. При областном и некоторых городских комитетах ДОСААФ создаются секции по учебно-методической работе, которые, как мы надеемся, помогут нам существенно поднять уровень преподавания. Решено еще шире развернуть социалистическое соревнование между учебными организациями.

Чтобы успешно справиться с задачами, которые стоят перед нами партийные и советские органы Оренбургской области, нам необходима помощь Центрального комитета ДОСААФ. У нас до сих пор мало учебных и наглядных пособий, почти нет плакатов, схем и учебников. Многие пособия первичные организации изготавливают своими силами, но, конечно, некоторые пособия гораздо лучше, быстрее и дешевле изготавливать и рассылать в централизованном порядке. Тяжелое положение создается в области с резиной для учебных автомобилей, да и самих автомобилей не хватает.

Кроме того, на наш взгляд, настало время продумать и такой вопрос. Большинство учебных организаций ДОСААФ имеет старые, давно снятые с производства автомобили. В г. Медногорске, где нашим выпускникам приходится работать главным образом на многотонных самосвалах, хозяйственники учли это и выделили для курсов автомобиль МАЗ-205. Это, конечно, хорошие результаты, помогло поднять успеваемость и облегчить молодым шоферам дальнейшую работу.

Однако в большинстве организаций Общества курсанты обучаются на автомобилях, давно уже ставших музейной редкостью. Нам кажется, что пора решить вопрос о снабжении хотя бы крупных учебных организаций ДОСААФ современной техникой.

Величайшие перспективы, открываемые перед советским народом семилетним планом развития народного хозяйства СССР, требуют от организаций ДОСААФ области напряжения всех сил, дальнейшего улучшения всей работы. Нет сомнения, что оренбургские досоафцы с честью выполнят взятые на себя обязательства и делом помогут в выполнении грандиозных планов развития нашей Родины.

**П. ЗАХАРЕНКОВ,**  
председатель областного  
комитета ДОСААФ.

**В** феврале нынешнего года организация добровольного Общества нашего города было вручено переходящее Красное знамя областного комитета ДОСААФ. Этой награде мы во многом обязаны широкой подготовке технических кадров — шоферов и мотоциклистов. Достаточно сказать, что в 1958 году в первичных организациях нашего города обучено было 650 человек — 150 шоферов. Однако в ноябре мы выпустили 233 водителя, а к концу года сдадут экзамены еще 120 курсантов.

Мы обращаем большое внимание на повышение качества обучения водителей. Надо сказать, что в нашем городе подготовка водителей ведется только в крупных первичных организациях, таких, как медно-серный комбинат и завод «Уралэлектромотор», насчитывающих по несколько тысяч членов Общества. Руководители предприятий, партийные и комсомольские организации оказывают курсам повседневную помощь. Поэтому случаи «провала» на экзаменах у нас бывают редко. Подавляющее большинство курсантов сдают экзамены с первого раза. Сейчас мы развертываем социалистическое соревнование за стопроцентную сдачу экзаменов курсантами.

Одно время у нас ощущалась острая нехватка наглядных пособий. Приобрести их мы были не в состоянии. Тогда преподаватели и курсанты решили сделать наглядные пособия сами. И сейчас в наших учебных классах достаточно различных щитов по отдельным узлам и агрегатам, разрезных двигателей, ма-

кетов для изучения правил уличного движения и т. д.

Известно, что успех в учебе в очень большой степени определяют преподаватель и инструктор практического вождения. Городской комитет уже давно добился, что будущих водителей обучают только лица со средним техническим образованием. Взяв, к примеру, курсы медно-серного комбината. Преподаватели специальные карты и выдали их каждому курсанту. Инструкторы записывают в них все выполненные упражнения и ставят оценки. Теперь всегда можно проверить, сколько часов наездил курсант, как он выполнял те или иные упражнения.

В последнее время мы стали практиковать совещания преподавателей, взаимный обмен опытом работы. Для этого устраиваем открытые уроки, на которых присутствуют все преподаватели.

В конце XXI сессии КПСС горком подведет итоги соревнования между курсами первичных организаций за стопроцентную сдачу экзаменов. В связи с

## НАШЕ ОБЩЕЕ ДЕЛО

**К**ак известно, органы ГАИ принимают водителей экзамены лишь по правилам уличного движения и практической езде. Однако, сталкиваясь каждый день с булущими водителями, мне хочется высказать несколько общих замечаний.

Анализируя работу курсов ДОСААФ, мы считаем, что недостатком изучения водителей находится в прямой связи с тем, как оборудованы курсы, как они оснащены всем необходимым — имеют ли помещения, автомобили, горючее. В тех организациях ДОСААФ, где активисты позаботились об этом, курсанты экзамены сдают успешно.

В прошлом году, например, было решено открыть курсы водителей в Пономаревском районе. Первым заместителем инспектора и председателем района ДОСААФ вынесли этот вопрос на заседание исполкома райсовета. По его указанию хозяйственные организации выделили для курсов помещения, автомобили, средства на приобретение наглядных пособий и т. д. Неудивительно, что занятия на этих курсах шли хорошо.

Нельзя организовать учебу в первичной организации четвертого строителя. Из 34 курсантов последнего выпуска удостоверение водителя здесь сразу получили 32 человека. Полностью оснащены всем необходимым и выпускуют грамотных шоферов курсы на многих других предприятиях области. В высшем звене подготовки водителей выделяется Оренбургский автомобильный и его филиал в г. Бузулуке.

Вместе с тем надо сказать, что недостатки подготовки шоферов в системе оборонного Общества, о которых говорится в постановлении президиума ЦК ДОСААФ от 30 сентября 1958 года, имеют место и в нашей области. Были случаи, когда курсы создавались, можно

сказать, на пустом месте, не имея оборудования и наглядных пособий.

Часто же наиболее распространенные ошибки курсантов, выявляемые в ходе экзаменов. Подавляющее большинство недавних экзамены получили неудовлетворительные оценки по практическому вождению. Обычно это является следствием того, что курсанты не наездили положенного числа часов, занятия шли нерегулярно, инструкторы не имели достаточной квалификации.

Взять, например, завод «Гидропресс». Занятия там начали, не имея учебного автомобиля. В конце концов, в маленькой неприиспособленной диспетчерской гаража. Дело доходило до того, что практические занятия проводились на рейсовых автомобилях: выходит машина на линию, а рядом с водителем сидит курсант, который «практикуется» прямо на дороге.

Часто руководители организаций ДОСААФ слишком беззаботно подходят к такому ответственному делу, как подбор преподавателей и инструкторов вождения. Тогда два—три назад в наш город техника некая Азаменина изобрела водителя первого класса, она поступила работать шофером такси. Вскоре она была уволена, поскольку за час езды на лошади. После этого Харламенко решила стать преподавателем. Побывав на ее уроках, представляемых АЗ, поставили ей условие: в течение одного года преподавание Харламенко преподавать ввиду ее полной технической неграмотности. В конце концов, получив более трех тысяч рублей и не доведя курсы до выпуска, «преподавательница» исчезла.

Самое ответственное, что вопросы подбора преподавателей решают председатели первичных организаций совершенно бесконтрольно. И дело тут доходит до

# БРИГАДА КОМУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

этим горком ДОСААФ вынес решение о премировании преподавателей и инструкторов по практическому вождению, добившихся стопроцентной сдачи экзаменов в ГАИ с первого раза. Средства на премии выделили первичные организации предприятий.

Надо особо отметить, большое внимание, которую оказывают курсы руководители партийные организации медно-серного комбината (директор А. Бурба, секретарь парторганизации Л. Недин) и завода «Уралэлектромотор» (директор М. Булат, секретарь парторганизации Н. Назаров). Курсы имеют просторные светлые классы, им выделяются учебные автомобили, курсанты регулярно проходят практику в хорошо оборудованных гаражах. Большинство выпускников курсов на медно-серном комбинате будут работать на мощных самосвалах. Поэтому дирекция комбината выделила для учебной езды самосвал МАЗ-205, полностью обеспечила его горючим. Инструкторы — лучшие водители — получают на комбинате за свою работу с курсантами среднесдельную оплату. Партийная организация не раз заслушивала отчеты председателей комитетов о ходе подготовки кадров водителей, вовремя помогали устранить недостатки.

Развернувшись социалистическое соревнование в честь достойной встречи XXI съезда Коммунистической партии, мы считаем своей основной задачей повышение качества обучения технических специалистов. Надеемся, что принятые на себя обязательства доосафовцы Медногорска выполнят и добьются стопроцентной успеваемости во всех учебных организациях ДОСААФ города.

**П. РИЗАНОВ,**  
председатель городского комитета ДОСААФ.

Медногорск.

анекдотов. В Тагилском районе работу преподавателей доверили... курсанты той же своей группы, в которой он учился. В Ивранском районе будущих шоферов 3-го класса обучал председатель районного ДОСААФ т. Азаров, который лишь совсем недавно получил права шофера-любителя.

Обсуждая сейчас постановление президиума ЦК ДОСААФ, Госавтоинспекция вместе с областными комитетами ДОСААФ наметила меры по резкому улучшению качества обучения шоферов в области.

Подготовка водителей — наше общее дело. За него несут ответственность и органы ГАИ, и комитеты ДОСААФ. Этого, насколько дружной будет наша совместная работа, во многом зависит и качество обучения шоферов. Надо сказать, что мы поддерживаем постоянную связь и контакт в работе с организациями ДОСААФ, часто обсуждаем наиболее важные вопросы, помогаем друг другу. Заместитель начальника областного ГАИ т. Семченко избран председателем совета Оренбургского автомотолюбца. Все это в значительной мере помогло нам наладить хорошие и деловые отношения с организациями оборонного общества.

Можно не сомневаться, что общими усилиями комитетов ДОСААФ и органов Госавтоинспекции, при поддержке партийных, советских и комсомольских органов нам удастся добиться еще большего улучшения качества подготовки водителей, необходимых народному хозяйству нашей Родины.

Подполковник милиции

**А. ФОРМЕННО,**  
председатель экзаменационной комиссии ГАИ УВД Оренбургского облисполкома.

В этот день рано утром шофер грузовой машины Иван Барченков впервые услышал по радио о бригадах коммунистического труда. То, что рассказывал диктор о новом патристическом движении, возникшем в железнодорожников депо Москва-Сортировочная, удивительно совпало с настроением водителя-коммуниста. Вчера он читал тезисы доклада товарища Н. С. Хрущева о контрольных цифрах семилетнего плана Советской страны и думал о том, какой энтузиазм вызовет в народе начертанная партией изумительная перспектива строительства.

Еще не совсем ясно представляя, какие обязательства может принять на себя автомобилист, передовой шофер твердо знал, что он не останется в стороне от нового патристического движения.

Был обычный трудовой день с каждодневными волнениями и трудностями: такие же задержки под погрузкой и выгрузкой, те же нудные отставкуы у светофоров. Но работалось как-то веселее. Казалось, послушнее бежит мощный МАЗ с серебристым зубром на капоте, легче несет на себе тяжелые железобетонные плиты в Юго-Западном районе Москвы.

«Работать и жить по-коммунистически», — эти слова весь день не давали покоя. Водитель мысленно отчитывался сам перед собой о своих делах и поступках, о том, какой вклад в великую стройку он уже сделал и может еще сделать. И в сознании рождалась решимость выступить в коммунистическом соревновании. Барченков вспоминал, как он еще несколько лет назад поднял в своей автоколонне вопрос об организации соревнования за 300-тысячный межремонтный пробег автомобиля и как это движение охватило потом сотни водителей также и на других автобусах.

В десятый раз он спрашивал себя: «Имею ли я право первый на автобазе ответить на призыв о разветвлении коммунистического соревнования?» И приходил к выводу, что это право у него есть. План перевозок он каждый месяц выполнял на 140—150 процентов, его портрет почти постоянно находится на доске лучших людей автоколонны, наконец, как секретарь цеховой партийной организации, он возглавляет всю массовую работу у себя в автоколонне. Как на самом себе надеется Барченков и на своего напарника Василия Мелешкина. Он тоже шофер первого класса, активист доосафовской работы, прекращает владеть техникой и не знает, что такое невыполнение плана или нарушение дисциплины на линии.

Беспокоили простои. «Если бы их не было?» И Иван Барченков делает все для того, чтобы быстрее нагружалась машина на заводе, незамедлительно разгружалась на стройках. Он не сидит в кабине, не ждет, когда позвонит под кран, а бежит и торопит начальника смены на заводе железобетонных изделий, ищет прораба строительной площадки, чтобы он принимал продукцию.

И вот результат: сегодня он сделал лишнюю езду с грузом. На стройки

перевезено на 20 процентов больше продукции, чем обычно.

Вечером короткая встреча с напарником. Иван Барченков волнуется, делится всем передуманным за день. Они свята разом, подсчитывают свои возможности, вместе идут в плановый отдел, чтобы получить все данные о выполнении плана, и вместе приходят в партийный комитет. «Хотим быть бригадой коммунистического труда. Вот смотрите!» — говорит Барченков. И с карандашом в руках доказывает, что они с напарником имеют все данные получить почетное звание бригады коммунистического труда.

А на утро в автоколонне уже висела листовка-молиня: «Водители автомашин МАЗ-200 Иван Иванович Барченков и Василий Егорович Мелешкин вступили в соревнование на звание бригады коммунистического труда и призывают последовать их примеру всех передовых шоферов автоколонны».

— Вот наши обязательства, — докладывал Иван Барченков на проходящем в тот же вечер собрании водителей. — За счет сокращения простоев автомашин под погрузкой, разгрузкой и в гараже уплотнить свой рабочий день на одну пятую и за то же время делать ежедневно одну лишнюю езду с грузом. Это значит, что каждый трудовой год мы будем зарабатывать на два с половиной месяца раньше. Расчет наш обоснован и выверен. План 1958 года мы завершили еще в сентябре.

За девять месяцев настоящего года мы сэкономили 23 тонны дизельного топлива и более 35 тысяч рублей ремонтных средств. Достигли этого путем точной регулировки механизмов двигателя, улучшения работы на линии. Можем ли мы рассчитывать на новые достижения? Конечно. Мы будем еще внимательнее, бережливее относиться к двигателю, поднимать свою техническую квалификацию. Мы подсчитали, что можем каждый год около двух месяцев работать на сэкономленном горючем.

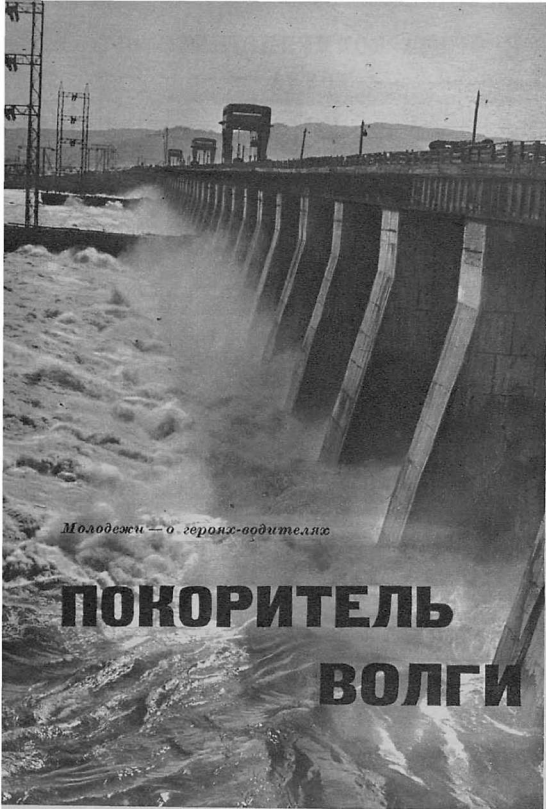
Оба мы имеем первый класс. Но считаем, что это не предел квалификации. Обязуемся в 1959 году поступить в школу механиков и успешно ее закончить. Собрание дружно аплодировало Барченкову и Мелешкину. Их горячее стремление жить и работать по-коммунистически покорило всех.

— В добрый путь! — сказал начальник автоколонны Петр Андреевич Афанасьев, отправляя на утро в рейс водителей Мелешкина. — Надеюсь, что ваш почин найдет последователей.

И он не ошибся. Через два дня со своими обязательствами пришли в партбюро водители Тимофей Тарасов, Петр Ермаков, Алексей Гудков, Александр Калугин, Василий Гриняи.

Так на старейшей в стране Первой автобазе Мосторисполкома рождаются первые бригады коммунистического труда.

С. КАРПЕНКОВ.



Молодежи — о героях-водителях

# ПОКОРИТЕЛЬ ВОЛГИ

Десятитонная бетонная пирамида поднялась над землей, на секунду повисла в воздухе и, повинуясь ловким пальцам машиниста подъемного крана, медленно опустилась на площадку ЯАЗа. Самосвал тяжело вздохнул, слегка присел от тяжелой ноши, словно рассчитывая, донесет или не донесет эту огромную бетонную машину. А откуда-то со стороны уже гремел голос прораба: — Пошел! Не задерживай!..

Георгий Игнатьев медленно отпустил педаль сцепления; глухо зарычал мотор, слегка переваливаясь на неровной дороге, самосвал начал спускаться к берегу — штурм Волги начался. Один за дру-

гим въезжали на мост самосвалы, быстро разворачивались и, сдав задним ходом к краю, сбрасывали в кипящую воду бетонные пирамиды, которые должны были стать основанием будущей плотины, ее стеновым хребтом.

Еще задолго до этого памятного дня во всех автобазх огромной стройки велись «Условия социалистического соревнования за право участия в перекрытии Волги». Это должен был быть последний решительный бой с непокорной рекой, бой, подготовленный несколькими годами труда. И каждому хотелось принять в нем участие, хотя все знали: слишком мала «передовая линия огня».

Выбрали лучших из лучших. И одним из первых в этом списке стояло имя прославленного шофера Георгия Игнатьева.

С вечера в гаражах вдоль ряда отмытых и начищенных словно на парад машин медленно двигалась особая комиссия. Ведь во время штурма Волги, как и в бою, счет должен идти на минуты. Стоит одному самосвалу застрять на узком наплавном мосту и запереть дорогу другим, как река сорвет с места бетонные глыбы, разрушит всю работу людей. Особенное внимание обращали на тормоза. Дело в том, что, когда шофер подает машину к самому краю моста, поднимает кузов и бетонная пирамида ползет к воде, она резко толкает машину вперед. Если тормоза не выдержат и самосвал хоп на полметра сдвинется с места, десятитонная машина упадет не в воду, а на край наплавного моста.

...Снова и снова возвращаются на берег самосвалы за пирамидами, и опять вдоль всего моста, словно от рвущихся снарядов, взлетают потоки воды, когда бетонные глыбы срываются с платформ грузовиков и исчезают под водой. Река глотает их одну за другой, и кажется, что не будет конца этому нескончаемому потоку машин. Но вот с обоих берегов доносится громкое «ура»: над водой появляются первые шапки пирамид. Они стоят плотно, словно влитые в дно реки, и только длинные хвосты пены тянутся от них вниз по течению.

Все выше вырастает из воды каменная гряда. Почти двадцать часов подряд работают машины и люди. Река еще ревет, прорываясь сквозь щели между бетонными глыбами, но она уже бесшумна. Бушеры подводят ближе выснаряды — скоро на бетонный хребет плотины начнут намывать землю.

Медленно возвращался в гараж Георгий Игнатьев. Он на минуту остановился самосвал, чтобы издать побуждающуюся на плотину. Вот он пройден, еще один этап борьбы. Сколько их уже осталось позади и сколько еще предстоит пройти! Часто читал Георгий Михайлович о человеческом счастье. И всегда в юнгах оно казалась каким-то плоским, неземным и поэтому недостающим. А сегодня, пожалуй, впервые это слово стало понятным, ощутимым. Что может быть лучше, чем видеть вот такое творение собственных рук и знать, сколько пользы даст твоя работа людям. Наверное, именно счастье труда и имели в виду писатели и поэты...

Прошли месяцы после этого дня. Плотина стала привальной, как будто она всегда была тут. Самосвал Игнатьева работал уже на других объектах. Но как-то вечером почтальон принес Георгию Михайловичу необычное письмо. Почерк на конверте был незнакомым, но этап после стоял гордо отпавления — Ленинград. Собственно, это было даже не письмо, а небольшая записка: «Живае-милый тов. Игнатьев! Я живу в Ленинграде и недавно по телевизору смотрел кинофильм о перекрытии Волги. В кабине одного из самосвалов я увидел знакомое лицо, и диктор назвал Вашу фамилию...» Игнатьев заглянул в конец письма, где стояла подпись — Некачалов Владимир Яковлевич.

Ну да, конечно, это он, бывший командир того самого медсанбата, в котором служил и шофер Игнатьев. Георгий Ми-

хайловик достал альбом с фотографиями. На первых снимках он снят мальчишкой-лесоремком, а тут — уже шофером в то время новенького АМО-3. А вот Игнатев — в гимнастерке. Это уже война. С маленькой фотографии смотрит бородатый человек с погонами подполковника медицинской службы. Это и есть Некачалов, вернее, таким он был тогда, почти тринадцать лет назад. «Напшите, как Вы жили эти годы», — просит бывший комбат. Игнатев задумался. Как жил? Обычно жил, как все. Делал и писал-то вроде не о чем...

Память человеческая, как кинолента: на ней отпечатываются лишь самое главное и обычно хорошее, плохое быстро забывается. А что значит хорошее? Сейчас многое вспоминается добрым словом, а тогда... Говорят, конец венчает дело. Пожалуй, это верно. Недавняя победа над Волгой — это и есть тот самый конец, который подвел итоги всей жизни последних лет, радостный, замечательный итог. Но не всегда в жизни было так легко и хорошо.

...Маленький «Москвич», неуловимо превращаясь на проселочной дороге, выехал к берегу Волги. Здесь, около села Кунеевки, собирались первые строители будущего волжского гиганта. Прослышав о великой стройке, приехал на своей машине с берегов Балтики и шофер Игнатев. Чего, казалось, человеку нужно — жил у моря, в Таллине, зарабатывал хорошо, незадолго до этого был награжден медалью «За трудовую доблесть». А вот не утерпел, поехал.

Первые месяцы ночевали с женой прямо в «Москвиче»: жилья только еще строили, его не хватало. Осенью, к ноябрю, собралось несколько человек, поставили большую палатку. Отгородили в ней уголок — только-только кровати поставить, столки да печку-«буржуйку». Однажды вечером, вернувшись с работы, Игнатев увидел перед палаткой сидящую на узлах плачущую женщину.

— Привез меня муж, а что теперь? — сквозь слезы рассказывала она. — Жить негде, хоть замерзай...

Игнатев задумался, потом подошел к жене:

— Может быть, пустим их к нам. Ведь люди не гулять приехали — строить.

Аграфена Петровна даже руками всплеснула, сама того и глядя в слезы: — Ну куда же, куда пустить-то!...

Сейчас и не вспомнить, какие слова нешел тогда Георгий Михайлович, но женой он все-таки убедил. Так с того дня и жили они вместе с семьей приехавшего шофера в одном углу палатки.

Не легче было и на работе. Дорог не было — еще только прокладывали, машины по ступицу тонули в грязь, ремонтировать и обслуживать их приходилось на морозе. Да к тому же на стройку поступили новые многоотопные самосвалы с дизельными двигателями, на которых почти никто из шоферов раньше не работал. Мучения начинались с утра. МАЗ — не «Обедаев», рукой особенно не накрутишь, воды горячий, нет, о пароподогреве тогда и не мечтали. Всю ночь не глушили один из грузовиков, а утром он по очереди таскал остальные на буксире. От такой «жизни» самосвалы через 14—15 тысяч километров выходили из строя.

— Такая у него «норма», — говорили некоторые. — Сколько ни бейся, а больше МАЗ не проедит...

И вдруг известие: сменили Миронова и Помялов прошли на своем самовале двадцать пять тысяч километров. Это была большая победа. О ней писали в газетах, сообщали по радио.

Георгий Михайлович стал присматриваться к работе передковом. Он только что окончил курсы переподготовки и получил права шофера 1-го класса. Это тоже было нелегко. За день так руки натащешь — не только записывать, слушать-то сил нет. Вначале пришло на курсы человек двести, а окончено всего около тридцати. Но зато, освещенное теорией, многое в новых машинах стало понятно.

Первое дело для дизеля — топливо. А оно не всегда было хорошим. От того и выходили из строя форсунки и насосы. Решили добиться, чтобы каждой пертин горючего давать десятидневный отдых. Миронов с Помяловым еще одну вещь придумали — элемент фильтра тонкой очистки дополнительно обматывали



Завтра — рошительный штурм Волги. Комиссия проверяет техническую готовность автомобиля Г. М. Игнатева (второй слева).

Фото В. ВЫСОЦКОГО.

вали куском капронового чулка, от чего масло становилось чище. Узнал об этом Георгий Михайлович и к жене:

— Иди, Груша, старые чулки...

Старых не оказалось, пришлось пустить в дело новые.

Простые, кажется, все это вещи — следить за топливом, вовремя менять масло, регулировать — а сразу стало заметно. Машина Игнатева по пробуду догнала инициаторов соревнования. Теперь уже в диспетчерских висели новые призы: «Добьется пробега в 50 тысяч километров!». А Игнатев со своим сменичком наездил 100 тысяч километров. К этому времени уже соорудили пароподогрев и перестали по утрам таскать грузовики на буксире.

Но дело было и не только в том, чтобы продлить пробег машин. Работать на них ведь тоже можно по-разному. Почему же только десятки шоферов на стройке получили ордена и лишь один Игнатев был удостоен звания Героя Социалистического Труда?

Георгий Михайлович задумывается. Пожалуй, он и сам не может четко объяснить все это.

— Понимаете, тут, по-моему, самое что ни на есть главное — дисциплина, то,

как шофер относится к работе, к машине...

И чтобы объяснить свою мысль, Георгий Михайлович просто рассказывает о своих товарищах и немного о себе.

На каждой стройке один работы немного легче, другие — труднее, одни оплачиваются лучше, другие — хуже. И не раз услышишь по утрам в диспетчерской:

— Я на этот объект не поеду — там работа дешевая...

И сколько ни доказывай такому шоферу, что для стройки все работы нужны, все «дорого», он стоит на своем.

А Игнатев, или Миша Керенцев со своим сменичком Гришей Крыловым, или другие поедут туда, куда надо стройке, даже если их заработок от этого станет меньше. Потому что для них главное — это то общее дело, ради которого они все живут, трудятся, ради которого приехали сюда, на волжские берега.

Или вот еще. До сих пор работает на стройке шофер Замерзев. Что и говорить — хороший был шофер. Крепкий, смеклятый, грамотный. И работал — люди только удивлялись. А подошла получка, Замерзев словно подменил. Напиться, обо всем забудет, и нет в это время для него ни стройки, ни товарищей, ни работы. Сколько с ним говоришь, на собрания вытаскивали, выговоры объявляли — все напрасно. Так и «исошел с линии». А ведь мог работать не хуже других.

В партийном билете у Игнатева — ровные колонки цифр заработка: 2500, 3000, 5200, 4400... — а потом порядком несколько месяцев — 700, 850, 750. В это время машина встала на ремонт. Иной шофер в таких случаях бежит к заварку, стучит кулаком об стол:

— Давай новую машину! Не буду ездить...

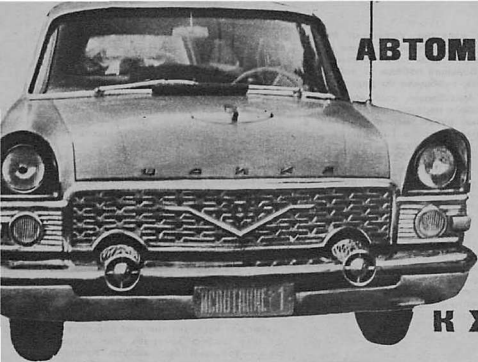
А Игнатев не кричит, не требует, хотя у него на это больше прав. Он терпеливо копается, ремонтирует свою машину. Зато и знает: она не подведет. Да разве один Игнатев!

Вот еще это и есть то главное — отношение к труду, что отличает хорошего, настоящего шофера от поденщика, для которого основное — побольше урвать для себя, который во всем видит только свой интерес. Ведь и машины с конвейера сходят одинаковые, и люди все рождаются хорошими. А вот оттого, каким вырастет человек, поймет ли он самое главное в жизни — радость труда в коллективе, зависит вся его жизнь, работа, уважение товарищей.

Нелегко быть в первых рядах ежедневно, ежечасно, жить в постоянном напряжении. Подвиг шофера, его героизм именно в этом и заключается. Водители обычно относят к категории людей физического труда. Что ж, это верно — водителю нужна и сила, и ловкость, и верный глаз. Но разве работа Игнатева, Керенцева, Миронова и многих других — не творчество, которое совсем недавно было делом только инженеров, художников, поэтов? Ведь именно творческое отношение к труду, коммунистическое сознание, понимание важности своей работы для общего дела отличают Георгия Михайловича Игнатева. Это и принесло ему заслуженную у народа славу.

Вл. РАЗИН.

Ставрополь-на-Волге.



# АВТОМОБИЛЬ „ЧАЙКА“ —

## ПОДАРОК КОЛЛЕКТИВА ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА К XXI СЪЕЗДУ КПСС

**К**оллектив Горьковского автозавода приготовил хороший подарок XXI съезду КПСС. К открытию съезда выпущена первая опытная партия новых автомобилей «Чайка». В 1959 году начинается их серийное производство.

«Чайка» относится к так называемому среднему классу автомобилей. По всем своим показателям она значительно превосходит ранее выпускавшиеся автомобили этого класса — ГАЗ-12.

Уже внешний осмотр «Чайки» показывает, что она немного ниже, несколько шире и длиннее ГАЗ-12. Благодаря двухрядному расположению цилиндров двигателя заметно укоротился «шаг», а ветровое окно сместилось вперед. В кузове стало просторнее.

Перед водителем — только два педали: подачи топлива и тормоза. Педаль сцепления так же, как и рычаг коробки передач, отсутствует, поскольку на автомобиле применена автоматическая трансмиссия. Для того чтобы установить тот или иной режим движения, нужно нажать соответствующие кнопки. Водитель прибегает к этому лишь в момент трогания с места, при движении задним ходом или по плохой дороге.

Четырехдверный семиместный стальной кузов с двумя пружинными диванами и двумя откидными сиденьями хорошо оборудован. Кроме амбразуры багажника, ящика для мелких вещей в щите приборов, зеркала и противосолнечных козырьков, имеются два прикуривателя и две пепельницы, электрические подъемники стекол с двойным управлением (от кнопки на дверях и с места водителя), отопитель переднего и заднего отделений кузова, обогреватель ветрового стекла, форточки в передних дверях и в задних боковых окнах, ветровое окно — панорамное.

Автомобиль «Чайка» снабжен V-образным восьмичилиндровым четырехтактным двигателем (диаметр цилиндров — 100 мм, ход поршня — 88 мм, рабочий объем — 5,5 л, степень сжатия — 8,5), развивающим мощность 195 л. с. при 4400 оборотах коленчатого

вала в минуту. Наибольший крутящий момент — 41 кгм. В целях облегчения двигателя и улучшения отвода тепла в его конструкции широко применены алюминиевые сплавы. Из них выполнены блок цилиндров, взаимозаменяемые левая и правая головки цилиндров (со вставными клапанными седлами), поршни с облегченной юбкой.

Коленчатый вал, сделанный из высокопрочного чугуна, вращается на пяти опорах с трехслойными тонкостенными вкладышами.

Расположение клапанов — верхнее. Газопровод имеет водяной подогрев. Распределительный вал — стальной, на пяти опорах.

Система смазки двигателя — комбинированная: под давлением и разбрызгиванием. Двухсекционный шестеренный насос подает масло к двигателю и к фильтру очистки. Масляный радиатор, имеющий водяное охлаждение, смонтирован в одном корпусе с радиатором охлаждения масла автоматической трансмиссии. Вентилятор картера — открытый.

Объем системы смазки — 6,5 л. Эффективному наполнению цилиндров и точной регулировке состава и количества горючей смеси способствует четырехкамерный карбюратор К-113 с падающим потоком, снабженный инерционно-масляным воздушным фильтром. Автомобиль работает на бензине Б-91. Топливный насос — с верхним отстойником, сечетчатый фильтр и тягой для ручной подкачки. Объем топливного бака — 80 л. Учитывая, что контрольный расход топлива составляет около 15 л/100 км (при движении на ровном шоссе со скоростью 50–60 км/час), этого количества бензина может хватить больше чем на 500 км поездки.

Система охлаждения двигателя включает в себя центробежный насос, термостат в патрубке головки цилиндров, шестиплощный вентилятор и трубчатоленточный радиатор. Объем системы охлаждения — 17 л. Клапан термостата начинает открываться при температуре воды 75° и полностью открывается при 83°. Привод вентилятора, водяного насоса, а

также генератора и сидящего на заднем конце его вала насоса гидроусилителя руля — клиноремный (три клинообразных ремня).

Автоматическая трансмиссия состоит из трехколесного гидротрансформатора и планетарной трехступенчатой коробки передач с автоматическим переключением и клиноремным управлением вложенных режимов движения. Коэффициент трансформации гидротрансформатора — 2,4. Передаточные числа в коробке передач: I — 2,84, II — 1,68, III — 1,00, заднего хода — 1,72. Объем масляной системы трансмиссии — 9 л.

Усилие от коробки передач передается к задним колесам двумя открытыми карданными валами с промежуточной опорой и тремя карданами на игольчатых подшипниках, парой гипоидных шестерен и полураггуженными полуосями. Передаточное число главной передачи — 3,54. Дифференциал имеет два конических сателлита.

Толкающие усилия воспринимаются двумя продольными полуэллиптическими рессорами задней подвески. Передняя подвеска — независимая, рычажно-пружинная. Качающиеся рычаги снабжены резиновыми втулками. Тorsионный стабилизатор поперечной устойчивости установлен впереди подвески. Как передние, так и задние амортизаторы — гидравлические, телескопические, разборные, двухстороннего действия.

Ступицы передних колес смонтированы на шариковых радиально-упорных подшипниках.

Бескамерные шины — низкого давления (1,7 кг/см<sup>2</sup>), на широких ободах. Размер шин — 8,20 — 15".

Передаточное число рулевого управления (с глобоидальным червяком и двойным роликом) составляет 18,2. Руль снабжен гидравлическим усилителем, действующим на рулевые тяги. Насос гидроусилителя — роторный.

Тормоза всех колес имеют автоматическую регулировку. Привод тормозов — гидравлический, от педали, на рычаг которой воздействует вакуумный усилитель тормоза. Стояночный тормоз — цент-

ральной (размещен на выходном вале коробки передач), барабанного типа, с тросовым приводом от ручного рычага.

Смазка шарниров поворотных кулаков, стоек передней подвески и рулевых тяг — централизованная, приводится в действие насосом, расположенным под щитом приборов.

Рама — хребтового типа (со сближенными лонжеронами), X-образная, сварная, штампованная. Такая конструкция позволила понизить уровень пола.

Наибольшая скорость, развиваемая автомобилем, — 160 км/час. Радиус поворота по переднему наружному колесу — 7,3 м.

Габаритные размеры автомобиля: длина — 5600 мм, ширина — 2000 мм, высота без нагрузки — 1620 мм, база — 3250 мм, колея передних колес — 1540 мм, задних колес — 1530 мм, дорожный просвет под второй поперечной рамой — 180 мм, под задним мостом — 200 мм. Сухой вес автомобиля — 1850 кг.

Это краткое описание, относящееся к машине первой опытной партии, свидетельствует о том, что «Чайка» — современный автомобиль, стоящий на уровне последних достижений мировой техники.

Выпуск «Чайки» — большая победа горьковских автомобилестроителей.

вого привода имеется силовой цилиндр и распределительное устройство. Благодаря этому, усилие на рулевом колесе снижается в несколько раз. В случае необходимости можно легко поворачивать колеса автомобиля на месте. В то же время гидросиловый повышает безопасность движения на высокой скорости. Если неожиданно случится воздух из шины переднего колеса, то водитель сможет легко «удержать» автомобиль на дороге, тогда как без гидросилителя это сопряжено с большими трудностями.

...Быстро проносится широкая лента Симферопольской автомагистрали. Одна из задач наших испытаний — проверка двигателя и других агрегатов, а также бескамерных шин при работе на высоких скоростях. За рулем автомобиль водителя-испытателя Горьковского автозавода — Михаил Метелев, мастер спорта, четырехкратный чемпион Советского Союза по шоссе-многокилометровой мастер спорта Вячеслав Мосолов; опынейший спытатель Василий Китаев. Все они отличные знатоки машин, ближайшие помощники конструкторов и экспериментаторов.

На ряде участков шоссе автомобили развивают скорость 120 км/час и больше. Но это — не предел. Максимальная скорость при двигателях с рабочим объемом 4,9 л и мощностью около 170 л. с., показанная во время специальных испытаний на динамические качества, превысила 150 км/час. На автомобилях серийного выпуска рабочий объем двигателя будет увеличен до 5,5 л, а мощность его — до 195 л. с. Поэтому и максимальная скорость повысится до 160 км/час.

Вот и Мценск, автостанция. В этом «пристанище автомобилистов», как всегда, оживленно. В районе Мценска испытатели «полезали» на машины, чтобы наблюдать поведение машин во время сильнейшего дня. Тот рода наблюдения тоже входят в программу испытаний новых автомобилей. Они позволяют всесторонне оценить герметичность кузовов. Герметичность оказалась в основном хорошей, но зоркие глаза контролеров заметили недостатки в уплотнении дверных проемов. Значит, будет работа кузовщикам, которые должны найти надежное решение.

В цехе автозавода автомобиль обычно дважды попадает под «дождик»: один раз при сборке кузова, другой после главного сборочного конвейера, перед выпуском машины «в сбит». Но испытания под естественным дождем, на ходу — другое дело. Они помогают выявить те недостатки, которые не удается обнаружить в заводских условиях.

Поздно ночью располагаемся на ночле в поселке подполковника Мелистополя. Один член экипажа устроился на сиденье: ведь ширина «Чайки» два метра! Другие предпочли воспользоваться припасенными на такой случай матрацами.

Ночная езда позволила сделать важные наблюдения. Подверглась критике испытателей и была «взета на карандаш» конструкция недостаточная яркость стоп-сигналов. Зато видимость оранжевых фонарей мигающего указателя поворотов оказалась отличной. Совершенная тенденция в автомобилестроении — оборудовать автомобиль хорошо видимыми задними фонарями и

## НА НОВОМ АВТОМОБИЛЕ ПО ДОРОГАМ РОДИНЫ

*Земельды ищутайелд*

Ижк. С. ЛАПТЕВ

Знакомясь с новым отечественным автомобилем, испытатели всегда ощущают особое волнение, сознают большую ответственность предстоящей работы. То же почувствовала и я, когда узнал, что буду участвовать в испытаниях автомобилей «Чайка».

Эти мощные комфортабельные машины, созданные коллективом Горьковского автозавода, воплощенные в себе черты новой автомобильной техники, уже стали популярными. Ими любовались посетители Всесоюзной промышленной выставки в Москве и советского павильона Всемирной выставки в Брюсселе. Немало советских людей видели их на дорогах страны во время заводских испытаний.

Испытания, в которых мне предстояло принять участие, должна была закончиться отработкой конструкции машины перед внедрением их в производство. Первым из серии дальних пробегов был пробег по маршруту Горький — Москва — Симферополь. Он предусматривал также специальные испытания в горных условиях на крымских перевалах.

Наша колонна включала в себя три «Чайки», две «Волги», ГАЗ-12 и два вспомогательных грузовых автомобиля. С первых же минут после выезда из гаража, как и на протяжении всего маршрута, «Чайки» привлекали всеобщее внимание. Рабочие, колхозники, служащие останавливались у новых автомобилей, высказывали свое мнение, задавали испытателям вопросы. Во всем этом ощущалась меланхолическая конструкция можно лучше «доставить» конструкцию автомобиля.

Очень правильными оказались некоторые критические замечания. Высказывались, например, пожелания, чтобы художники-кузовщики еще поработали над такими элементами внешнего оформления, как хромированные «молдинки», чтобы были несколько подняты нижние точки заднего свеса и т. д.

Что же вызывает такой интерес в автомобиле «Чайка»? Прежде всего — двигатель. Верхнеклапанный, двухряд-

ный, он имеет Y-образное расположение цилиндров, что дало возможность выполнить его компактно, относительно легким и увеличить площадь пассажирского помещения.

Совершенно новым агрегатом является коробка передач. Она автоматическая. Достаточно нажать одну из кнопок пульта управления, расположенного на щитке приборов, чтобы включить диапазон «Д» (движение), при котором в процессе разгона автомобиля последовательно переключаются все передачи. Нажав другую кнопку, можно заставить автомобиль двигаться все время на низкой передаче. Кнопка с буквами «3Х» служит для включения заднего хода, а нейтральное положение в коробке передач достигается нажатием кнопки «Н» (двигатель пускается только при нейтральном положении).

Испытатели могли по достоинству оценить удобство автоматической коробки передач во время специальных заводских замеров расхода топлива, проводившихся на центральном участке Москвы. Напрямом для подобных испытаний маршруте при обычной коробке передач требуется на каждые 100 км пути несколько сотен переключений передач и соответствующее число нажатий педалей сцепления. На автомобиле «Чайка» эти операции исключены. Управление скоростью движения осуществляется нажатием педалей газа и тормоза.

Кстати, о тормозной системе. Для быстрого торможения особенно важно иметь надежные тормоза. Конструкторы приняли все меры к тому, чтобы «Чайка» в этом отношении превосходила автомобиль ГАЗ-12. В частности, введен вакуумный усилитель, что дало возможность уменьшить усилие на тормозной педали до минимума.

Словом о легкости и удобстве управления автомобилем, нельзя не упомянуть и о гидравлическом усилителе руля. Что он представляет собой? На двигателе установлен приводимый во вращение тонким шлицевым ремнем гидравлический насос; в системе руле-

стоп-сигналами. Этого требуют условия безопасности движения при высоких скоростях и мощных тормозах автомобилей.

Пробег продолжается. Близок Крым. Дороги в равнинной местности близ Мелитополя и южнее позволяют развешивать высокие скорости. Временами стрелки спидометров приближаются к цифре 140. Надежно ведут себя шины, рулевое управление, подвеска. Но испытатели, возглавляемые одним из старейших работников Горьковского автозавода В. П. Будновым и ведущим конструктором «Чайки» Н. А. Юшмановым, не совсем довольны. На высоких скоростях обнаружены небольшие вибрации «коперяния» передних крыльев и клапота. А еще вибрация, там могут появиться и трещины. Тут же намечаются меры: повышение жесткости рамы, усиление крепления крыльев. Это лишь часть мероприятий по доводке конструкции автомобиля. И чем «придирчивее» сейчас испытатели, тем меньше придется в будущем хлопот на долю эксплуатационников.

Высокие скорости требуют строгой дисциплины движения. Это не всегда учитывают водители гужового транспорта и водители автомобилей, неожиданно выходящие вперед влево, пешеходы, бесцеремонно переходящие дорогу. Они не привыкли еще к скоростям быстходных автомобилей и нередко создают на дороге опасную обстановку.

Вывод из этого наши водители, которые были обязаны поддерживать форсированные режимы при пробеговых испытаниях, сделали такой: высокая скорость требует максимальной собранности и осторожности со стороны шофера. Другой вывод для испытателей напрашивается сам. Если и раньше нам нужен был испытательный полигон со специальными скоростными дорожками, то теперь это не просто нужно, а абсолютно необходимо. Без него мысленная работа над повышением динамических и других эксплуатационных качеств отечественных автомобилей.

Испытания в горных условиях дают возможность наилучшим образом проверить трансмиссию автомобиля, тормозную систему, рулевое управление, систему охлаждения двигателя и обследовать режимы других агрегатов.

Базой для проведения таких испытаний мы выбрали Симферополь. Отсюда колонна автомобилей выехала на Алуштинский перевал и на Ай-Петри. Каждый день приносит много нового. Испытания на весьма напряженных режимах подтвердили расчеты конструкторов. Большая часть агрегатов оказалась надежной. Были получены также необходимые данные, позволяющие наметить мероприятия по снижению тепловой напряженности некоторых узлов и агрегатов.

Особое внимание мы уделили тормозам. У автомобиля ГАЗ-12 они чувствительны к перегреву. При создании «Чайки» надо было устранить этот недостаток. Испытатели в сотрудничестве с ведущим конструктором по тормозам Г. М. Басерманом, возмущенным сложной термометрической аппаратурой, тщательно обследовали работу тормозной системы как в горах, так и на равнинных дорогах. Был установлен режим движения с периодическими остановками, способствующий нагреву тормозов.

Проверялись различные конструктивные варианты тормозных барабанов, вентиляционные устройства и колесные колпаки, служащие для улучшения охлаждения тормозов, работа вакуумного усилителя и других узлов.

Не всем участникам подобные испытания давались легко. Форсированная езда с резкими торможениями и поворотами, когда пассажир-испытатель бросает то направо, то влево, вызывает довольно сильные ощущения. Но участники пробега были готовы к этому. Высокое мастерство проявили в этих условиях наши водители.

Немало хлопот причинили испытатели автомобильным инспекторам Крымской области. При виде мчащейся с большой скоростью колонны автомобилей рука автоинспектора невольно поднимается и свисток прижимается к губам. Но небольшие недоразумения, иногда возникавшие в связи с этим, обычно удавалось быстро урегулировать.

Хотя развиваемые при испытаниях скорости и были высокими, все же требования безопасности учитывались в полной мере. Этому способствовало хорошее состояние дорог в Крыму, которые с каждым годом улучшаются и благоустриваются.

Успешно закончив первый этап испытаний, мы тронулись в обратный путь. «Чайки» благополучно возвратились на автозавод. Затем последовали два других дальних пробега на юг и на север от Москвы. А в это время коллектив завода уже деятельно готовился к серийному выпуску автомобилей «Чайка».

Когда поздней осенью прошлого года я вновь побывал в Горьком в связи с подведением итогов испытаний, первое, что бросилось в глаза у проходной за-

воде, — красочные плакаты с текстами призывов и обязательств коллектива. На одном из плакатов можно было прочитать: «Автозавод! Дадим стране к открытию XXI съезда КПСС первую партию автомобилей «Чайка!»

Та же тема звучала во всех цехах, которые участвуют в выпуске первой партии машин. Ей были посвящены лозунги, листовки-молнии, статьи в цеховых стенных газетах и в многотиражке «Автозаводец».

Мои товарищи по пробегу продемонстрировали разобранные для осмотра и обмера детали автомобилей, показали мне производственные участки, где готовятся кузовы «Чайки». В кузовном цехе первый кузов был уже сварен, отхропан и подготовлен к окраске. В сборке, на сварочном кондукторе, находились одиннадцатый кузов.

В цехе опытных конструкций испытатели продолжали дорожные испытания «Чайки». Но на этот раз перед ними стояли новые задачи: обследовать работу агрегатов в условиях холодной погоды, определить эффективность отопления кузова, проверить устойчивость автомобиля на обледеневших скользких дорогах, продолжить испытание на износ...

В одной из наших поездок по строящейся автодороге Горький—Москва машину опытно вел Михаил Метелев. Я спросил, как он оценивает новую автомобиль в целом. В словах опытного водителя звучала уверенность, что и на этот раз Горьковский автозавод даст стране хорошую современную машину. Решение сложных задач, связанных с освоением производства нового комфортабельного автомобиля, несомненно, по плечу коллективу автозаводцев. Пожелаем же им успеха в этом деле!

«XXI съезду»

## МИКРОВАБУС „СПРИДИТС“

«Спридитис» по-латышски означает «малыш» с пальчик, маленький, ловкий, неунывающий сказочный герой. Так римские автобустроители назвали свой новый микроавтобус, который пошел в производство.

Действительно, «Спридитис» довольно мал: его длина 4,4 м, ширина 1,8 м и высота 1,9 м; он зарекомендовал себя лишь немного шире и выше ее. Автобус очень маневрен, послушен в управлении. Часто водители машин удивленно смотрят вслед за «Спридитисом», когда он легко вырывается вперед на перекрестках улиц, как только вспыхнет зеленый свет светофора.

Год назад коллектив работников Рижского автобусного-кузовного завода (РАФ) построил 10-местный микроавтобус «Фестиваль», описание которого было опубликовано в журнале «За рулем» № 7 за 1957 год. Новый автобус еще легче, подвижнее и экономичнее, чем «Фестиваль».

Кузов автобуса «Спридитис» — цельнометаллический, несущий конструкции вагонного типа. В нем размещаются, кроме водителя, 8 пассажиров: один — справа от водителя, два — во втором ряду, три — в третьем и два — в четвертом. Имеются две двери для пассажиров (с правой стороны), одна багажная дверь сзади и дверь для водителя слева впереди. При необходимости можно быстро снять заднее двухместное сиденье, и тогда в автобусе образуется достаточная аппаратура для размещения багана и шести пассажиров.

В нижней части полуперегородки, отгораживающей водителя от пассажирского помещения, расположено отопительное устройство. В передней части под потолком находится звуковой колокол, по которому доносится в кузов свежий воздух, забира-

емый через отверстия в крыльях над ветровым стеклом.

На автобусе установлен верхнеклапанный двигатель «Мосвич-40» со стандартными сцеплением и коробкой передач. Все остальные узлы агрегатов тоже стандартные, но в заднем мосту автомобиля «Мосвич-40» вместо опорных тормозных дисков установлены колесные редукторы с нормальными цилиндрическими шестернями, имеющими передаточное отношение 1:1,45.

Такое конструктивное решение обеспечивает достаточно высокую скорость в городских условиях максимальной скоростью автобуса — 80 км/час и вполне удовлетворительный расход топлива — 12—13 л/100 км.

В колесных редукторах применены рессоры автомобиля «Волга». Передняя подвеска также заимствована от «Волги», но с дополнительными спиральными пружинами внутри стандартных пружин.

Колеса, шины, тормозной привод используются от автомобиля «Волга». При заказе микроавтобуса «Спридитис» ринские детали обзавести и изготовить к открытию XXI съезда КПСС.

В 1960 году предполагается выпустить 1000 автобусов «Спридитис».

Инж. Б. Зубчук.





1958 год был годом начала массового развития водно-моторного спорта в ДОСААФ. Многие наши спортсмены достигли в прошедшем сезоне высоких результатов. Два всесоюзных рекорда в классе скутеров «СА» установили спортсмены ЦМК ДОСААФ А. Левин и Т. Пенько. Восемь новых мастеров спорта и сотни разрядников пополнили ряды водномоторников.

В целях дальнейшего развития водно-моторного спорта ЦК ДОСААФ провел в прошлом году всесоюзный конкурс на лучшие спортивные подвесные моторы с рабочим объемом 175 см<sup>3</sup> и 250 см<sup>3</sup>. Этот конкурс позволил выявить наиболее совершенные отечественные конструкции моторов. Ниже приводится краткое их описание.



## Новые подвесные моторы для спортивных судов

Из представленных на конкурс пяти моторов с рабочим объемом 175 см<sup>3</sup> отвечали условиям и требованиям лишь три. В этом классе наилучшие показатели были у мотора ГПМ-175 (гоночный подвесной) конструкции А. А. Воицинина — студента-выпускника моторного факультета Московского авиационного института имени Серго Орджоникидзе. Ему была присуждена первая премия. Мощность этого мотора, испытывавшегося на автомобильном бензине, оказалась практически такой же, как у лучших гоночных моторов США и ФРГ, работающих на спиртах.

Мотор, созданный А. А. Воицининым для скутера класса «СВ», предназначен для установки на спортивные моторные суда. Вот почему он специально проектировался как гоночный. В соответствии с этим были выдвинуты требования — получить наибольшую мощность и наименьший вес для данного класса.

Мотор ГПМ-175 — двухтактный, одноцилиндровый с возвратно-петлевой двухканальной продувкой и поршневым всасыванием. Конструктивно он выполнен короткоходным: отношение хода поршня (28 мм) к диаметру цилиндра (61,7 мм) составляет 0,94. При конструировании была принята схема с цилиндром, направленным назад, за корму скутера. Такое расположение цилиндра позволяет сократить размер двигателя по вертикали, понизить его центр тяжести и одновременно уменьшить вес.

Картер отлит из алюминиевого сплава и состоит из двух половин — верхней и нижней, которые стягиваются пятью болтами.

Цилиндр с головкой и кожухом охлаждения крепится четырьмя шпильками. Коленчатый вал — сборный. Он спрессован из трех частей: верхней и нижней щеки и шатунного пальца. Обе щеки вы-

В. БРАГИН,  
ст. командир-инструктор Центрального  
морского клуба ДОСААФ СССР

полнены совместно с коренными шейками Ф-25. У верхней коренная шейка переходит в конус, на котором крепится маховик. Коренная шейка нижней щеки полая и в ней нарезаны шлицы для передачи крутящего момента от мотора к валу.

Шатунный палец диаметром 20 мм также полый и имеет заглушки. Для уравнивания в щеках сделаны цилиндрические отверстия, закрытые запрессованными дюралевыми пробками.

Штат в поперечном сечении — овальная формы. Нижняя его головка имеет двухрядный роликовый подшипник с дюралевым сепаратором. В верхнюю головку запрессована бронзовая втулка. Для смазки в нижней головке профрезерованы пазы, а в верхней сделаны сверления.

Герметичность картера обеспечивается у каждой опоры лабиринтным уплотнением, у верхней — резиновой манжетой. Весь коленчатый вал хорошо отполирован.

Плавающий поршневой палец диаметром 14 мм фиксируется в поршне проволочными стопорными кольцами.

Поршень, отлитый из алюминиевого сплава, снабжен двумя поршневыми кольцами высотой 1,5 мм. Они зафиксированы от проветывания стопорами. Между бобышками и днищем поршня сделаны усиливающие ребра.

Цилиндр является наиболее ответственной деталью гоночного двухтактного мотора. Выпускное и всасывающее окна — большие, овальной формы. Выпускное окно плавно переходит в привинченную к цилиндру выпускную трубу, а

всасывающее — в патрубок, на котором крепится карбюратор.

Прямоугольные продувные окна расположены под углом 120°.

Мотор имеет следующие фазы газораспределения: всасывание — 134°, продувка — 124°, выпуск — 156°.

Цилиндр выполнен из алюминия сплава. После расточки в него впрессовывается чугунная гильза. Для облегчения обработки продувочных каналов они имеют технологические заглушки. Головка цилиндра сверху накрыта кожухом. Последний образует полость вокруг цилиндра для охлаждения его водой.

Зажигание — батарейное от расположенного в скутере аккумулятора. Прерыватель работает от кулачка, сделанного на ступице маховика. Катюшка зажигания КМ-01 от мотоцикла М-1-А размещена на картере мотора. Оперение зажигания осуществляется поворотом панели, на которой установлены прерыватель и конденсатор.

Карбюратор К-28 использован от мотоцикла ИЖ-49. Смесительная камера его расточена до диаметра 26 мм и имеет входной насадок. Топливо подается к поплавковой камере карбюратора из отдельного бака под давлением воздуха, отбираемого из картера.

Смазка двигателя осуществляется давлением — 8% масла к топливу. Масляный туман в картере обволакивает коренные подшипники, шатунный роликовый подшипник, втулку верхней головки шатуна, а также оседает на гильзе цилиндра.

Крутящий момент от мотора к гребному валу подводящей части передается через прорессор, заключенную в дефлядук. Сверху к нему крепится картер, а снизу — подводная часть.

Подводная часть — разборная и стягивается шпильками. Корпуса вертикаль-

ного и горизонтального валов — литые, из алюминиевого сплава. Шестерни выполнены совместно с валиками для уменьшения миделя подводной части.

В корпусе заднего подшипника запрессована резиновая манжета для герметизации подводной части. Спереди у последней имеется обтекатель, который открывается каждый раз, когда надо заменить смазку.

Дейдуа — стальной. Мотор крепится к корпусу скутера с помощью клькы, неподвижно установленные на транце, и переключателя, которая закреплена в крышке мотора клеммами и удерживается на кльках гаечками. В нижней части дейдуа находится опора, также закрепленная на корпусе.

Управление дросселем карбюратора выведено на фальшборт скутера. Карбюратор имеет иглу, входящую в сечение главного жиклера, благодаря чему можно регулировать работу мотора на разных смесях и при различной погоде.

Применение легких алюминиевых сплавов обеспечило сравнительно небольшую вес мотора — 16,6 кг.

На конкурсе мотор работал на автомобильном бензине А-70 при степени сжатия 8,2 со свечами зажигания ВКС-22, 26, 28 и 30 (калильное число 220—300).

Во время ходовых испытаний скутер класса «С1» с этим мотором на дистанции 1 км достиг скорости 61 км/час. При испытании на стенде мотор показал мощность 14,1 л. с. при 7500 об/мин.

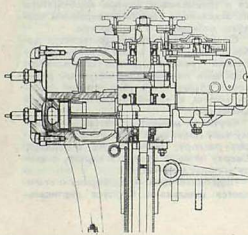
Повышение его мощности будет осуществляться в дальнейшем путем перехода на спиртовое топливо и увеличения степени сжатия до 10—12, подбора оптимальных фаз газораспределения и установки соответствующих мегафонов в системе выпуска.

Из спортивных моторов этого класса, работающих на автомобильном бензине, мотор конструкции А. А. Воицинина по основным параметрам — мощности, числу оборотов, весу и компактности — может конкурировать с лучшими моторами мира. К тому же он прост в эксплуатации, быстро пускается с помощью ручного штергового стартера.

На конкурсе было представлено 6 спортивных подвесных моторов с рабочим объемом 250 см<sup>3</sup>.

Значительных успехов добился группа конструкторов в составе: А. А. Иванова, А. Д. Иванова и Г. А. Пенько (Московская область). Они создали спортивный подвесной мотор «Ураган». Новую конструкцию отечественного мотора в данном классе разработали также москвичи Н. Н. Буланов и С. М. Степанчиков. Эти два мотора по большинству

Продольный разрез двигателя спортивного подвесного мотора «Ураган» с рабочим объемом 250 см<sup>3</sup>.



основных параметров, не уступающих лучшим серийным моторам западных стран, были уступены второй премией.

Мотор «Ураган» — двухтактный, двухцилиндровый с водяным охлаждением. Рабочий объем каждого цилиндра 124 см<sup>3</sup>. Диаметр поршня 53,5 мм, ход 54 мм, степень сжатия 9. Максимальная мощность мотора составляет 21,8 л. с. при 7500 об/мин. Во время ходовых испытаний скутер класса «СА» с этим мотором на дистанции 1 км развил скорость 71,8 км/час.

На моторе установлен карбюратор К-28. Работает он на спиртовой смеси, состоящей из 9 частей метанола, 3 частей бензола и 1 части касторки. Зажигание — от двухискрового магнето, тракторного пускера КАТЭК М4Б5. Диаметр гребного винта 140 мм, шаг винта 220 мм. Охлаждение — от встречного потока воды. Вес мотора 22,5 кг. Запуск его безотказен и осуществляется от пускового шнура.

Мотор БС-250-7 конструкции Н. Н. Буланова и С. М. Степанчиков — также двухцилиндровый, двухтактный с водяным охлаждением. Рабочий объем его 246 см<sup>3</sup> (ход поршня 52 мм, диаметр цилиндра 58 мм). Степень сжатия 12,6.

Картер разделяется на две части в плоскости по оси коленчатого вала (перпендикулярно через ось цилиндра). Половинки картера изготовлены из алюминиевого сплава, стягиваются болтами и образуют два кривошипные камеры.

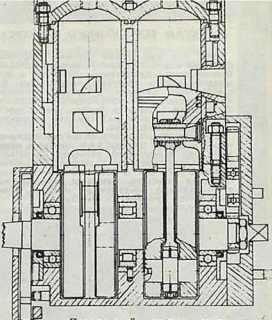
Гильзы изготовлены из чугуна и запрессованы в водяную рубашку блока цилиндров. Блок также выполнен из алюминиевого сплава. Выпускные окна расположены на нижней стороне цилиндра, а впускные — сверху. В цилиндре установлены два продольных канала, оси которых размещены в плоскости поперечного разреза мотора. Каналы переходят в продувочные окна. Оси последних образуют между собой угол 115° с вертикалью, обращенной к стороне, противоположную направлению выпускных окон.

Продувочные окна выполнены открытыми; а их аставлены вкладыши, обеспечивающие направление смеси. Короткие окна исключают пульсацию в перепускных каналах. При движении поршня вниз под ним создается область повышенного давления, вследствие чего уменьшаются потери на дросселирование смеси вначале открытия окна.

Выпускное окно имеет перегородку. Это сделано для того, чтобы на больших оборотах при вибрации колец они не западали в большое окно.

Наличие золотника позволяет значительно увеличить время наполнения. Он выполнен в виде цилиндра, на котором имеются два овальных окна. На концах надеются два подшипника, которые покоятся между блоком цилиндров и крышкой карбюратора. Привод к золотнику осуществляется от коленчатого вала через шестерни, расположенные снизу мотора (можно поставить две шестерни).

Днище поршня имеет сферическую форму, а боковая поверхность — коническую. Поршни подбираются по цилиндру так, чтобы диаметральный зазор между нижней частью юбки поршня и цилиндром не выходил за пределы 0,085—0,650 при работе на бензине и 0,12—0,15 при эксплуатации на спирто-бензиновых смесях. Поршень имеет два компрессионных чугунных кольца, удерживаемых от поворота в канавках штиф-



Продольный разрез двигателя спортивного подвесного мотора БС-250-7 с рабочим объемом 250 см<sup>3</sup>.

тами. Для данного мотора можно применить поршни и кольца от мотоциклетного двигателя М1А.

Коленчатый вал — составной, из четырех стальных шеек, выполняющих одновременно роль противовеса и маховика. Он установлен на двух крайних подшипниках и среднем роликовом, заключенном в бронзовую обойму, служащую одновременно для уплотнения. От продольных перемещений вал удерживается с обеих сторон корпусом салника.

Шатунный подшипник — роликовый. Ролики катятся непосредственно по кривошипному пальцу и по твердой поверхности нижней неразъемной головки шатуна. Шатун стальной. Стержень его имеет двухтаварное сечение. В головке шатуна монтируется бронзовая втулка с отверстиями для подвода смазки. Ролики уплотнены в два ряда без сепаратора. Поршневой палец — облученный, изготовлен из стали. От осевых перемещений он удерживается с одной стороны пружиной кольцом, с другой — упоргом.

Головка цилиндров общая, выполнена из алюминиевой бронзы. Блок цилиндров крепится к картеру шестью шпильками.

Четыре основные длинные шпильки также стягивают головку.

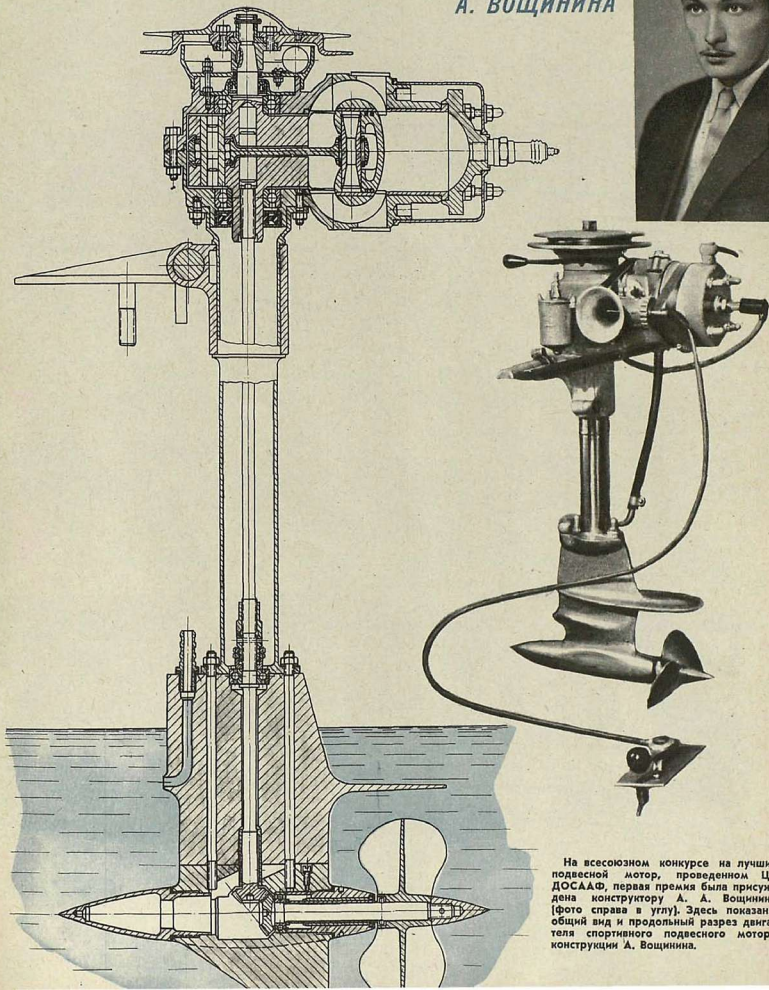
Зажигание осуществляется от магнето, которое крепится на верхней части картера. Привод к магнето шестеренчатый.

Испытание этого мотора на конкурсе дало хорошие результаты: мощность его составила 20,5 л. с. при 8000 об/мин. Во время ходовых испытаний скутер класса «СА» с этим мотором на дистанции 1 км развил скорость 70,4 км/час.

Мотор БС-250-7 прост в эксплуатации, устойчиво работает на различных режимах и хорошо пускается ручным штерговым стартером.

Первоклассные новые подвесные моторы для спортивных судов созданы и испытаны. Задача теперь заключается в том, чтобы организовать их серийное производство. Большое дело, начатое ЦК ДОСААФ, достойно поддержать Госплан РСФСР и союзнархозы. Это, несомненно, послужит дальнейшему подъему массовости водно-моторного спорта в СССР.

ГОНОЧНЫЙ ПОДВЕСНОЙ МОТОР КОНСТРУКЦИИ  
А. ВОЩИНИНА



На всеоюзном конкурсе на лучший подвесной мотор, проведенном ЦИ ДОСААФ, первая премия была присуждена конструктору А. А. Вошнину [фото справа в углу]. Здесь показаны общий вид и продольный разрез двигателя спортивного подвесного мотора конструкции А. Вошнина.

# АВТОМОБИЛЬ



Сравнение компоновки  
автомобилей «Чайка»  
(голубой) и ГАЗ-12 (желтый)

V-образный восьмицилиндровый двигатель с верхними клапанами. Мощность 195 л. с.

Тормоз с вакуум-усилителем и автоматической регулировкой

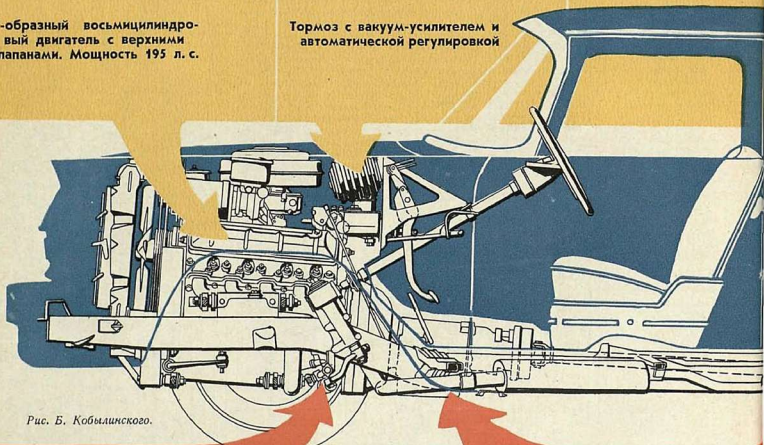


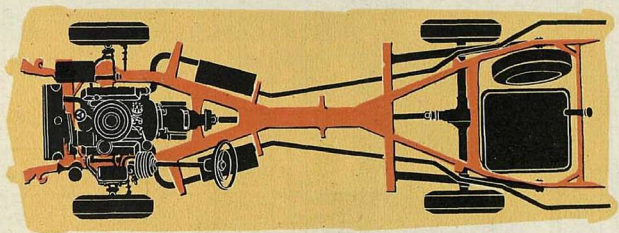
Рис. Б. Кобылицкого.

Руль с гидравлическим усилителем

Автоматическая коробка передач с гидротрансформатором

Двойной с промежуточной осью

# «ЧАЙКА» ГАЗ-13



Металлический кузов с усиленным отоплением, панорамными ветровым и задним стеклами, кнопочными подъемниками боковых окон

X-образная рама, обеспечивающая низкий уровень полукузова



данный вал  
ной опорой

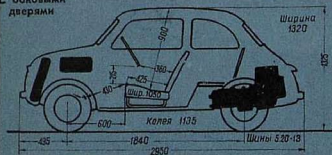
Бескамерные шины  
на широких ободах

телескопические  
амортизаторы

# АВТОМОБИЛЬ

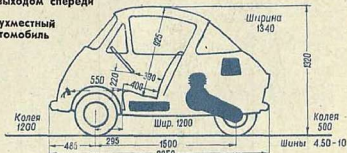
## ПРИМЕРЫ КОМПОНОВКИ МИКРОАВТОМОБИЛЕЙ (все размеры в миллиметрах)

Боковыми дверями



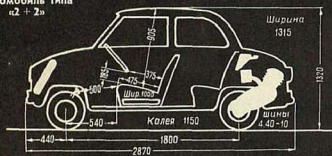
С выходом спереди

Двухместный автомобиль

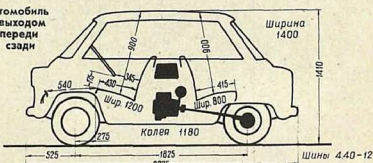


Автомобиль типа

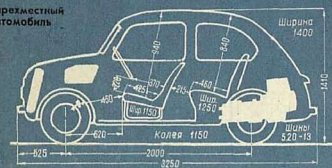
"2 + 2"



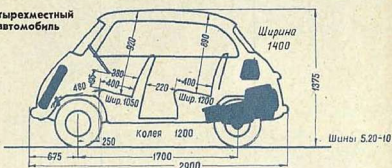
Автомобиль с выходом спереди и сзади



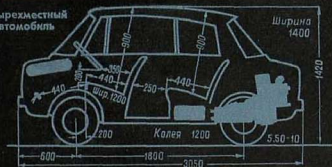
Трехместный автомобиль



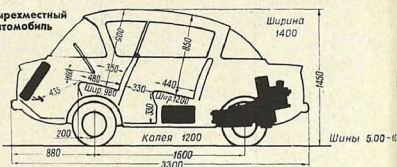
Четырехместный автомобиль



Трехместный автомобиль



Четырехместный автомобиль



### ОРИЕНТИРОВОЧНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ОПРЕДЕЛЕНИЯ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ

Тип автомобиля

Автомобиль, выполненный с применением легких материалов, с упрощенным кузовом

Тип автомобиля	Вес в кг		Необходимая мощность двигателя в л.с.
	сниженной нагрузки (без багажа)	полный вес	
Двухместный	Трехколесный	250—300	8—11
	Четырехколесный	350—400	10—14
Четырехместный, четырехколесный	400—500	300	14—20

# СВОИМИ РУКАМИ

Статья первая

## КАКОЙ АВТОМОБИЛЬ СТРОИТЬ?

**В**ы решили построить автомобиль. Однако удастся ли вам справиться с этой задачей? Ведь потребуются не только терпение, затраты времени и средств, но и иметь навыки конструктора, слесаря-механика, обобщенный, электрик. Понадобится помещение для работы, инструмент и многое другое.

Но вот все необходимое для постройки автомобиля есть? С чего начать? Обычно начинают с установления числа мест в кузове, намечают приблизительно вес автомобиля и определяют мощность двигателя. Согласно утвержденным Госавтоинспекцией «Техническим требованиям к микролитражным автомобилям и мотоциклам, изготовляемым в индивидуальном порядке», мощность двигателя, приходящаяся на тонну полного (с нагрузкой) веса автомобиля, должна быть в пределах 20—25 л. с. Такая удельная мощность обеспечивает, при правильном подборе передаточных чисел силовой передачи, удовлетворительную подвижность (динамику) в городе, преодоление подъемов, труднопроходимых участков дорог, достаточную скорость движения.

На вкладке в таблице примерно указано, какая мощность двигателя необходима в этих условиях для разных автомобилей.

В настоящее время в СССР существует по крайней мере четыре размера шин, которые могут быть использованы для самодельных автомобилей: 4,00—10 (от мотороллера), 4,50—9 (от мотоцикла СЗЛ), 5,00—11 (от мотоцикла СЗЛ) и 5,70—140 (самолетные). Первые два размера пригодны для двухместных машин, остальные — для любых автомобилей, имеющих полный вес не более 1000 кг. В зависимости от приходящейся на колесо нагрузки нужно предусмотреть большее или меньшее давление в шине (подробнее о двигателях и шинах см. статью вторую).

Разумный учет назначения автомобиля и требований его владельца должен облегчить работу. Если автомобилем будут пользоваться только летом, то можно обойтись без отопления кузова или выполнить его открытым. Если будущие пассажиры—спортсмены, то не надо заботиться об особых удобствах при входе в кузов и изготовить последний наподобие кузовов гоночных машин: без дверей или с вырезами в боковинах. Если управлять автомобилем будет только один человек, не требуется механизма регулировки сиденья и т. д.

Когда намечены число мест, модель двигателя, размер шин и примерный вес автомобиля, можно приступать к его компоновке. Чертеж компоновки выполняется в масштабе 1:5. Чертят на плотной бумаге, картоне или целлулоиде силуэты боковых проекций сиденья, силового агрегата, а также аккумуляторной батареи, топливного бака, колес (в том числе запасного), вырезают их и «комполюют» из этих элементов боковой вид автомобиля (для планировки кузова можно использовать приведенные на вкладке схемы, а для проверки удобства посадки — подвижную фигуру человека из картона, фанеры или целлулоида (рис. 1)). Затем переносят полученную компоновку на бумагу и чертят соответствующие ей другие проекции (план, вид спереди), производя одновременно необходимые уточнения.

Требования ГАИ допускают постройку автомобиля самых разнообразных схем. В рамках журнальной статьи описать их только-никуда подробно невозможно. Поэтому здесь будут рассмотрены только наиболее рациональные и простейшие схемы.

Первый совет строителю автомобиля — делать его двухместным или по схеме «2+2», т. е. с двумя местами для взрослых и двумя для детей. Для четырехместного автомобиля требуется большое количество материалов, более мощный двигатель и надежная ходовая часть, сложный кузов. Второй совет — делать автомобиль четырехколесным, несмотря на некоторое усложнение конструкции по сравнению с трехколесным. Трехколесная схема ухудшает устойчивость и проходимость автомобиля. Третий совет — устанавливать силовой агрегат в задней части. Это в сочетании с задними ведущими колесами позволяет упростить и облегчить конструкцию автомобиля.

На вкладке приведены размеры сиденья и пассажирского помещения кузова. Сиденье водителя показано в среднем положении (если оно выполнено передвинутым), т. е. его размеры и положение по отношению к органам управления рассчитаны на человека среднего роста. Высоту подушки сиденья от пола можно принять меньшей или большей (в зависимости от намечаемой высоты автомобиля), но прочие размеры следует оставить неизменными.

Высота уровня пола от поверхности дороги должна быть как можно меньше по соображениям устойчивости, плавности хода и привлекательности внешнего вида автомобиля. На чертеже компоновки проводят линию пола параллельно линии земли на расстоянии

ОТ РЕДАКЦИИ. Редакция получает много писем, авторы которых рассуждают о возможности изготовления самодельного автомобиля. Идет встреча пожеланиям читателей, мы начинаем печатание серии статей на эту тему.

Читатели С. Лобзе из г. Салавата Башкирской АССР и Ю. Камышев из г. Беслана Северо-Осетинской АССР спрашивают: Какой тип автомобиля выбрать? Как расположить механизм?

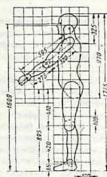


Рис. 1. Шаблон фигуры человека.

равном сумме величины дорожного просвета плюс толщина пола (металлического листа, фанеры или досок). Если автомобиль имеет раму, пол устанавливают «вверху» нее или выносятся с углублением между ее балками. Расстояние от нижней точки автомобиля до поверхности дороги должно быть не менее 150 мм.

Определив размеры кузова и его положение по высоте, предварительно намечают место передней и задней осей (впоследствии при уточнении конструкции трансмиссии, подвески, привода рулевого механизма оно может быть несколько изменено). Здесь приходится учитывать различные обстоятельства.

Ось передних колес нужно поместить как можно ближе к сиденью, чтобы сместить вперед центр тянущейся автомобиля, иначе задние колеса будут перегружены весом силового агрегата и частично пассажиров. Расстояние от передней кромки сиденья до переднего контура дверного проема должно быть около 200 мм. Положение передних колес и колесных кожухов по отношению к сиденью определяется размерами колес и их колес. Необходимо, чтобы ширина кузова между кожухами составляла не менее 700 мм. Этого вполне достаточно для размещения педалей и ступней ног водителя и пассажира. Расстояние от внутренней стенки кожуха до продольной плоскости симметрии колеса должно составить не более 200 мм, с учетом того, что наружный диаметр шин не превышает 400 мм, ширина ее профиля 130—140 мм, поворот колеса примерно 30° (рис. 2) и зазор между повернутым колесом и кожухом 20—30 мм. Таким образом, колесо будет равно около 1100 мм. Продольное расстояние от сиденья до передней оси в данном случае составит: радиус колеса (не более

В дальнейшем для краткости эти требования будут называться требованиями ГАИ, а все типы машин — автомобилями.





денье становится не очень удобным, а доступ к силовому агрегату затрудняется.

Если автолюбитель остановил свой выбор на автомобиле с передним расположением двигателя или трехколесным, он должен всемерно использовать их положительные особенности. При переднем расположении двигателя можно обойтись без принудительного удара двигателя. Чобы не слишком удалять базу, целесообразно вывести двигатель за ее пределы (рис. 4), а в случае неудачного распределения веса по колесам — отвести дальше назад запасное колесо и топливный бак.



Рис. 5. Простейшая схема трансмиссии трехколесного автомобиля.

Что касается трехколесных машин, то требования ГАИ допускают их постройку только при двух передних колесах. Это условие основано на опыте эксплуатации мотоциклов с одним передним колесом (например, С1Л и С3Л), которые оказались неустойчивыми. При одном заднем колесе возможно применение трансмиссии целиком от мотоцикла или мотороллера (рис. 5), что упрощает постройку автомобиля. Привод от двигателя на передние направляющие колеса следует считать сложным для трехколесного автомобиля. Если же управлять сделать заднее колесо, то машина становится менее удобной в управлении, менее устойчивой и в конструкции ее переднего моста желательнее иметь дифференциал.

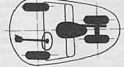


Рис. 6. Схема автомобиля со сближенными задними колесами.

Промежуточное положение между четырех- и трехколесными машинами занимают автомобили с двумя сильно сближенными задними колесами (рис. 6). Указая задняя их колея позволяет обойтись без дифференциала и применить простую систему привода (мотоциклетного типа).

Очень помогает при компоновке автомобиля механизация сиденья, пола, колесных кожухов и органов управления с применением таких простых материалов, как фанера, картон, пластик, деревянные планки и палки. Частая ошибка — принятие слишком больших или малых размеров колесных кожухов. Кожух должен быть рассчитан на перемещение колеса при действии подвески и на его поворот плюс зазор в 20—30 мм по всей поверхности кожуха. Средняя часть его может быть использована для более удобного расположения педалей (см. рис. 2). При компоновке микролитражного автомобиля нужно стремиться к максимальному использованию пространства. Тогда машина получится сравнительно небольшой (но просторной) и легкой.

Инж. Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ.

## Новое положение об оплате труда шоферов

В настоящее время нормы выработки и система оплаты труда, установленные еще в 1941 году, устарели и не отвечают требованиям дальнейшего роста производительности труда на автомобильном транспорте.

Ныне действующим Положением об оплате труда шоферов установлено множество всевозможных премий, надбавок и доплат, что усложняет расчеты по заработной плате. Доля тарифной ставки в общем заработке шофера составляет всего лишь 40—50 проц.

Для обеспечения дальнейшего роста производительности труда и повышения материальной заинтересованности шоферов в улучшении работы автомобильного транспорта в 1958 г. утверждено новое Положение об оплате труда шоферов. Это положение будет введено в действие в течение нынешнего года в автомобильных хозяйствах министерств автомобильного транспорта при Совете Министров союзных республик, Главного управления автомобильного транспорта Мосторгисполкома, а также в самостоятельных автохозяйствах совхозартели, в зависимости от конкретных условий и без увеличения фондов заработной платы. Положением предусматривается повышение на 40 проц. тарифных ставок шоферов и за счет этого увеличение доли тарифа заработной платы до 75—80 проц.

В новом положении все грузовые автомобили, имеющиеся в народном хозяйстве, подразделены на три группы.

Первая группа — бортовые автомобили.

Вторая группа — автомобили-самосвалы, автоурны, автоцистерны, автомобили-рефрижераторы, газобаллонные автомобили, автомобили технической помощи, автомобили с установками для перевозки кирпича пакетами и с другими установками, автомобилями-тягачи с прицепами и полуприцепами.

Третья группа — автомобили газогенераторные, ассенизационные, летне-подметальные, автомобили по вывозке нечистот, гниющего мусора и трупов животных, цементовозы.

Для шоферов третьего класса, работающих на грузовых автомобилях, устанавливаются следующие месячные тарифные ставки в зависимости от грузо-

подъемности и группы автомобилей (см. таблицу 1).

Шофером, работающим на автомобилях II и III группы (кроме самосвалов), грузоподъемности автомобиля определяется по шасси, на котором они смонтированы, на автомобилях-самосвалах — по грузоподъемности самосвала, на автомобилях-тягачах — по грузоподъемности полуприцепа или прицепа, на автомобилях различной грузоподъемности — по технической характеристике автомобиля.

Труд шоферов грузовых автомобилей, как правило, будет оплачиваться сдельно, по расценкам за тонну перевезенного груза и тонно-километр. Этим самым повышается заинтересованность шоферов в перевозке грузов в оба направления, а также и на короткие расстояния.

На отдельных участках работы, где условия не позволяют применить сдельную систему оплаты труда шоферов (на внутривоздушных и на внутривыпостречных перевозках и на перевозках мелких партий грузов, при перевозках с частыми заездами и т. д.), предусматривается применение повременно-премиальной системы оплаты, с выплатой премии за выполнение сменного задания в размере до 15 проц. тарифной ставки, в зависимости от качества и срока выполнения задания.

При переводе людей на грузовых автомобилях, оборудованных для этих целей, а также за время работы шоферов-повременщиков на автомобилях с прицепами и при перевозке почты премия за выполнение задания может быть повышена до 25 проц.

В связи с установлением ставок заработной платы шоферам, работающим на специальных автомобилях, выплачиваемые в настоящее время надбавки за работу на этих автомобилях отменяются. Отменяется также надбавка шоферам за работу с прицепами, их труд будет оплачиваться за все выработанные тонно-километры и перевезенные тонны груза по сдельным расценкам, установленным для шоферов, работающих на этих же автомобилях без прицепа.

При централизованных перевозках за совещание шофером обязанностей агента (экспедитора) по приему и сда-

Таблица 1

Группы автомобилей и их грузоподъемность			Месячные тарифные ставки
I	II	III	
до 1,5 т	до 0,5 т	—	550
от 1,5 т до 3 т	от 0,5 т до 1,5 т	—	600
от 3 т до 5 т	от 1,5 т до 3 т	до 1,5 т	675
от 5 т до 10 т	от 3 до 5 т (автомобили-самосвалы от 3 до 4,5 т)	от 1,5 т до 3 т	800
от 10 т до 15 т	от 5 т до 10 т (автомобили-самосвалы от 4,5 т до 8 т)	от 3 т до 5 т	975
от 15 т до 20 т	от 10 т до 15 т (автомобили-самосвалы от 8 до 10 т)	от 5 т до 8 т	1100
свыше 20 т	свыше 15 т (автомобили-самосвалы свыше 10 т)	свыше 8 т	1200

че ценных грузов и почты, а также грузов, требующих особого внимания, при условии правильного оформления и своевременной сдачи товарно-транспортных документов, устанавливается доплата в размере до 20 проц. фактического заработка по прямым сдельным расценкам (для сдельщиков) и тарифных ставок за проработанное время (для повременщиков).

Это мероприятие позволит во всех союзных республиках повысить объем централизованных перевозок грузов и высвободит большое количество агентов и экспедиторов.

Положением разрешается шоферам (с их согласия) выполнять обязанности грузчика. В этом случае платят дополнительно по сдельным расценкам, установленным для грузчиков.

При направлении в дальние рейсы одновременно двух шоферов на одном автомобиле оплата одного производится сдельно за фактически выполненную работу, второго — повременно, из расчета его тарифной ставки за время предусмотренного графика движения по нормам. Насчитанная им заработная плата делится поровну.

Шоферам, работающим на автобусах, такси и на легковых автомобилях, устанавливается повременная и повременно-премиальная система оплаты труда.

Для шоферов 3-го класса, работающих на легковых автомобилях вместимостью до 5 мест, включая и место шофера, месячная тарифная ставка установлена в размере 550 рублей, а на автомобилях вместимостью свыше 5 мест — 650 рублей в месяц. Шоферы 2-го класса, работающие на легковых автомобилях скорой медицинской помощи, ставки заработной платы также установлены в зависимости от вместимости автомобиля и соответственно составляют 700 и 825 рублей в месяц.

Труд шоферов 2-го класса, работающих на автобусах, будет оплачиваться по следующим месячным тарифным ставкам (см. таблицу 2).

Таблица 2

Вместимость автобусов (мест для сидения и стояния)	Месячные тарифные ставки
до 40 мест	750
от 40 до 60 мест	850
свыше 60 мест	950

Оплата труда шоферов, работающих на автобусах типа ЗИЛ-154, ЗИЛ-129, ЗИЛ-127, производится по ставкам для автобусов вместимостью свыше 60 мест, а на автобусах с переоборудованными сиденьями — по ставкам заработной платы шоферов, работающих на автобусах соответствующего типа.

За соблюдение графика движения по расписанию шоферам автобусов и маршрутных такси, при условии выполнения месячного плана выручки, выплачивается премия в размере до 20 проц. части месячной тарифной ставки, причитающейся за данный рейс, а в автомобильных хозяйствах городов Москвы, Ленинграда и на отдельных междугородных линиях пассажирского сообщения размер этой премии разрешено увеличить от 30 до 50 проц.

В случае невыполнения месячного плана выручки сумма премии за рейсы, совершаемые по расписанию (графику), уменьшается на процент недоизполнения месячного плана выручки.

Шоферам, работающим на грузовых и легковых такси, за исключением шоферов маршрутных такси, за выполнение месячного плана выручки выплачивается премия в размере 10 проц., а шоферам, работающим на грузовых такси с прицепами, — в размере 20 проц. соответствующей части месячной тарифной ставки за отработанное время на линии.

Кроме этого, шоферам, работающим на автобусах и маршрутных такси, за каждый процент перевыполнения месячного плана выручки выплачивается премия в размере 1,5 проц., а шоферам грузовых и легковых такси — 2 проц. соответствующей части их тарифной ставки за отработанное время на линии.

Для шоферов, работающих на легковых автомобилях, а также для шоферов, работающих на грузовых автомобилях экспедиций и изыскательных партий, руководителей автохозяйства по согласованию с вышестоящим профсоюзным комитетом, разрешается устанавливать ненормированный рабочий день с доплатой от 15 до 25 проц. их тарифной ставки.

Повременно предусматривается выплачивать шоферам ежемесячную надбавку за классность, но в связи со значительным повышением ставок заработной платы изменяются размеры этой надбавки.

Так, шоферам 2-го класса, работающим на грузовых и легковых автомобилях, выплачивается надбавка в размере 10 проц., а 1-го класса — 20 проц. их тарифной ставки.

Для шоферов, работающих в гг. Москва и Ленинград, тарифные ставки повышаются на 10 проц.

Положением допускается привлечение шоферов к ремонту закрепленных за ними автомобилей в период нахождения их в техническом обслуживании № 2 и сезонном техническом осмотре с оплатой по тарифным ставкам шоферов за время, установленное по нормам на выполнение этих работ.

Положением предусматривается установление районных коэффициентов к ставкам заработной платы шоферов, которые будут применяться по всем видам заработка, за исключением премий за экономии топлива, автоши, за пе-

ревыполнение норм пробега автомобилей, надбавок за работу в районах Крайнего Севера и отдаленных местностях, приравненных к районам Крайнего Севера.

За экономию бензина и других видов топлива против установленных норм ежемесячно выплачивается премия в размере: шофером 30 проц., рабочим, занятым регулировкой двигателей, — до 30 проц. и административно-техническим работникам, непосредственно участвующим в достижении экономии топлива, — до 1,5 проц. стоимости сэкономленного топлива.

В случае перерасхода топлива по вине шофера с него удерживается 60 проц. стоимости перерасходованного топлива.

За переоборудование установленной нормы новых серийных автомобильных шин шоферам предусматривается выплачивать премию в размере 40 проц., а по отремонтированным автомобилям — 60 проц. суммы полученной экономии. Эту премию также предусматривается выплачивать в размере до 10 проц. суммы полученной экономии шинмон-тажникам, техникам по учету и другим работникам, непосредственно участвующим в достижении экономии автошин.

Более подробно порядок и принцип начисления заработной платы и премий за экономию автомобильных шин, перевыполнение норм межремонтных пробегов автомобилей изложены в разработанных и утвержденных Государственным Комитетом Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы 24 ноября 1958 года инструкциях. Новая система оплаты труда шоферов является важнейшим мероприятием в деле дальнейшего развития автомобильного транспорта, ярким выражением заботы Коммунистической партии и Советского правительства о повышении благосостояния работников автотранспорта.

**Б. Г. РОМАНОВ,**  
председатель Центрального комитета профсоюза работников связи, рабочих автотранспорта и шоссейных дорог.

**В. Н. КАШМАНОВ,**  
инструктор отдела труда и заработной платы.

## До складов наших материалов

### «ХОТЕЛОСЬ БЫ ВИДЕТЬ...»

В связи с письмом В. Кондратьева, опубликованным под таким заголовком в № 8 нашего журнала за 1958 год, директор Московского завода малолитражных автомобилей т. Полнов сообщил редакции о принятием заводом мер по улучшению окраски автомобиля «Москвич-407». Номенклатура синтетических красок расширяется. В настоящее время идет опробование опытных пар-

тий красок вишневого и кораллового цветов. Цвета окраски автомобильной мебелиеты дважды в месяц. Критикуемая в письме сияла эмаль заводом больше не применяется. Случай неудачных цветовых сочетаний, о которых пишет автор, были единичными и имели место в период освоения двухцветной окраски. В настоящее время подобные случаи не допускаются.

## До складов коопутилькования

Читатель В. Вондариук написал в редакцию о плохой работе курсов шоферов в Озненском районе Саратовской области. Редакция Центрального областного комитета ДОСААФ Н. Киреев сообщила редакции, что факты, изложенные в письме т. Вондариука, подтвердились. С целью улучшения подготовки шоферов в районах области районным комитетом ДОСААФ даны указания о порядке открытия курсов по подготовке шоферов, пишет т. Киреев. При автомотоклубах проведены курсы десятидневные

соброя общественных инструкторов по автоделу. За подготовку шоферов и мотоциклистов на курсах в районах установлены строгий контроль.

Таким образом, в ответе сказано немало. К сожалению, в нем ни слова не говорится лишь о том, что критиковалось в письме т. Вондариука. Хотелось бы конкретный ответ по существу письма.

# Серийное производство автомобилей из пластмасс

В Германской Демократической Республике проведены большие работы по организации серийного производства автомобилей из пластмасс. Применение пластмасс в массовом производстве означает новый шаг в пути технического прогресса автомобилестроения. Оно обеспечивает устойчивость кузовов против коррозии, хороших звуко- и теплоизоляционных качеств и в весе. Нинге приводится обзор работ автомобилестроителя ГДР в этом направлении и обосновывает почему они выбрали особый, отличающийся от исследований в других странах, путь изготовления пластмассовых кузовов.

Еще до второй мировой войны во многих странах делались попытки заменить пластмассными массами листовую металл, применяемый для изготовления автомобильных кузовов. Полученные тогда результаты были недостаточными, чтобы использовать пластмассы в серийном производстве.

В послевоенные годы этому вопросу стали уделять большое внимание. В некоторых странах наиболее подходящим материалом для кузовных деталей считают полноразмерные смолы, армированные стеклом или углеродом. Производство таких кузовов мелкими сериями применяют способ так называемой ручной формовки, достоинством которого являются низкие затраты на инструмент и оборудование. Но стоимость детали, сформированной из стеклопластиковых деталей, достигая стоимости дорогого раз выше стоимости такой же детали, выполненной из металлического материала.

Крупносерийное производство, естественно, требует более сложной технологии. Такая, принципиально новая технология была разработана в ГДР.

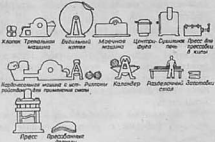
Какие же требования предъявлялись к материалу, предназначенному для кузова? Он должен был подвергаться обработке низким давлением (около 40 кг/см<sup>2</sup>), в противном случае для деталей с большой поверхностью потребовались бы тяжелые, очень дорогие в эксплуатации прессы. Кроме того, новый материал должен был исключительно легко поддаваться обработке, чтобы конструктор мог придать автомобилю красивую внешнюю форму. Требования в отношении механических свойств вначале нельзя было четко сформулировать. Ни одной литературный источник не мог дать ответа, например, на вопрос, какой должна быть прочность на изгиб и разрыв. Только в процессе исследований удалось накопить достаточный опыт, позволивший судить о прочности материала.

Минимально допустимыми в настоящее время считают: прочность на изгиб в разрыве порядка 1200 кг/см<sup>2</sup>, ударная вязкость 25 кг/см<sup>2</sup>.

К подобным же результатам опытным путем пришли исследователи и в других странах.

В время первых опытов, проводившихся в ГДР, применяли термопластичные смолы, обладающие высокой прочностью, которых удалось запоровать в них волокнистыми прокладками, повышающими жесткость деталей. Первый кузов из пластмасс был изготовлен в начале 1951 года. Эксплуатационные испытания его дали положительные результаты. Но стоимость материала оказалась высокой; кроме того, встретились технические трудности, связанные со штамповкой. Поэтому продолжались поиски новых путей, и они увен-

Рис. 1.



КУРТ ЛАНГ,  
главный директор Главного управления народных предприятий автомобилестроения ГДР

чались успехами. Был найден способ, при котором использовали поливинилхлорид в форме дисперсии, а также оседали в нем мелкие дисперсии окиси алюминия и диоксида кремния, а также хлопчатобумажные отходы. Для изготовления прессованной детали необходимы формовочная и сушильная камеры, а также прессовую форму, которая при температуре 170° и давлении 40 кг/см<sup>2</sup> в течение 20 мин. затвердевает в материале, сохраняющей свою форму при температуре до 90°С. Начали серийно применять для изготовления капотов грузовых автомобилей т. д.

Стремление получить жаро- и морозостойкий материал, а также упростить метод его приготовления привело, наконец, к созданию дуропласта. В течение ряда лет он очень хорошо зарекомендовал себя как материал для кузовов легковых автомобилей Р-70. Качество его постоянно повышалось, а стоимость изготовления совершенствовалась.

Способ в принципе не новый прост. Обрабатывают сырье в сухом виде. Из хлопчатобумажных отходов с помощью маркшейдерской машины получают волокнистый материал, который в дальнейшем многократно накладывается в несколько слоев. Между отдельными слоями ворса вводится тонкая ветошь. Ветелью засыпают искусственную смолу в порошкообразном или зернистом виде. Получают смесь из нерастворимой искусственной смолы полуэфират, который легко выдувается в глубокие сферические прессформы и может быть в них высушен. Вследствие этого материал называется излишним изготовлением формовочной модели в специальном оборудовании.

По сравнению с другими способами изготовления крупнопанельных штампованных деталей этот метод имеет ряд преимуществ. Могут быть использованы весьма дешевые отходы хлопчатобумажной или текстильной промышленности, приготовление материала очень просто и дешево, так как режут волокно, необходимой при мокрой обработке. Вследствие этого материал искусственной смолы в виде порошка при предварительной обработке материала не нуждается в длительных сушильных процессах.

Обрабатывать мелкий полуэфират значительно легче, чем смоченный жидкой смолой.

Принципиальная схема применения нового способа изображена на рис. 1.

Важнейшим принципом является отделение из непрямых отходов. Для получения связующих свойств в них при смешиваются 30 проц. дивинолвинилового материала. В начале материала, куда вводят очищают в трепальных машинах, т. е. от волона отделиют грязь, частички семян, лишние корочки и ветки растений. Вслед за этим его в течение 6 часов обрабатывают при температуре 120° трехпроцентным раствором одного из следующих веществ: кальциевой, калиевой, нейтральной или мыльной, трепания и сушки наполнитель может быть подвергнут дальнейшей обработке.

На рис. 1 показан процесс размачивания и соединения материала. Когда требуется получить на единицу площади достигнут, полуэфират сминают, аэвируют, упреляют и предварительно уплотняют для удобства обработки наладарированной формы. Далее его в формовочную форму нагнущие формы и спрессовывают.

При изготовлении полуэфирата происходит механически. Будучи спрессованным, он подается и специально сконструированной для этой цели установке, при которой материал и строение его гарантируются наилучшая обработка штамповкой, сопротивление атмосферным воздействиям механическим нагрузкам наименьшая растрескивание при минимальных затратах. Методы изготовления и прессовочного оборудования оказались более трудным делом, чем можно было предположить. Лишь в результате многократных опытов удалось разрабо-

тать эластичный, фасонно-вулканизационный пуансон, который оказался приемлемым для прессовочного. Принципиальная схема его показана на рис. 2.

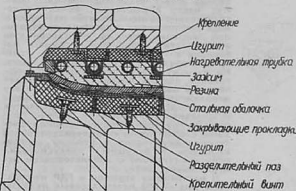


Рис. 2.

В качестве нагревающей среды вначале применяли пар, а затем горячую воду. Хотя для циркуляции горячей воды и требуется труба большого сечения, но в этом случае обеспечивается надежность в отношении равномерности нагрева, так как исключается образование в конденсационных горшках и упрощается обслуживание.

Сам процесс характеризуется следующими данными:

- Давление прессы — не менее 35 кг/см<sup>2</sup>
- Температура прессования — 170°С
- Продолжительность прессования при 170°С — 13 минут
- Время вентиляции — 10 минут
- Продолжительность охлаждения — 4—5 минут
- Время разогрева установившегося до 100° — 10 минут

Охлаждение прессованных деталей до сих пор является необходимым. В противном случае возникают разрывы, которые выходят на поверхность в виде пузрылей. Но уже удалось, правда, пока опытным путем, добиться извлечения деталей из формы в горячем состоянии. При этом применяется несколько иной состав материала, кроме того, наполнители проходят химическую обработку. В перспективе имеется в виду внедрить результаты опытов в производство. Это даст возможность уловить выпуск прессованных деталей при почти неизменной мощности прессы и другого оборудования.

На рис. 3 показан пресс с вложенным в него полуэфиратом во время прессования и снятие готовой детали. Обычно случаются разрывы, которые закрывают производят дополнительно, с помощью летучих пил по маркировочной линии. От обрезки во время прессования их отпадают с тем, чтобы все разбиваемое давление использовалось исключительно для уплотнения. Обрезку детали частично с припуском, имея в виду обеспечить пригону при сборке (например, установка зазора в месте перехода от двери к переднему и заднему крыльям).

Во многих странах исследования были направлены на то, чтобы изготовить из пластмассы и детали каркаса кузова. Опыт свидетельствует о том, что при соответствующей обработке она может применяться для несущих элементов кузова, однако полный отказ от использования металлических и деревянных деталей каркаса вряд ли целесообразно. Дело в том, что пластмассы обладают большой упругостью, результаты из них почти невозможно создать жесткую, хорошо противостоящую сжимающим нагрузкам конструкцию. Вот почему каркас кузова автомобиля Р-70 изготовлен из дерева, а нового малолитражного автомобиля — из листового пластмассовой обшивки — из листового металла. В последнем случае для соединения пластмассовых деталей с нар-



# КАРБУРАТОР К-59

насом частично служат полосы листового металла, которые после прессования отбрасывают.

При соединении с деревом используют гвозди и винты; соединения с листовым металлом выполняются точечной сваркой и пайкой. Некоторые места соединений, например головки винтов, могут быть прикрыты декоративными накладками (молдингами).

В сыром состоянии пресованный материал имеет темно-коричневый цвет. Нас часто спрашивают, почему неокрашено не окрашивается пластмасса. Ведь это позволяет отказаться от отдельной операции окраски. Но говоря уже о трудностях окрашивания темного материала в светлые тона, следует отметить следующие особенности материала. На пути от пресовочного шнека до окончательной сборки материал испытывает большие нагрузки и на поверхности часто появляются повреждения в виде царапин, которые легче всего устраняются шлифовкой и лакировкой. Сейчас применяют грунтовку искусственными смолами с обжигом при температуре 80° в течение двух часов и окраску нитроэластичными. В производстве предусмотрена полная лакировка с использованием искусственных смол.

И в настоящее время в ГДР изготовлено уже 40 000 пластмассовых узлов. Благодаря этому сэкономлено 5000 т листового стали. Большая часть узлов установлена на автомобилях, эксплуатируемые непосредственно в ГДР. Они экспортируются также и в другие страны.

Сначала на новый материал смотрели у нас несколько специалистов, полагая, что речь идет исключительно о замечательных недостатках листового стали для глубокой вытиски. Но автомобили с кузовами из пластмассы неожиданно быстро получили признание за границей, и их стали охотно покупать.

Автомобили с дуралюминиевым кузовом, согласно данным народной полиции, «ведут» себя при авариях лучше, чем автомобили с кузовами из листового стали. При столкновениях жесткое повреждение остается ограниченным, в то время как металлический кузов может быть так деформирован, что невозможно открыть двери. До определенной степени дуралюминий выдерживает толчки, не ломаясь. Новый материал принимает свою первоначальную форму, а в то время как листовому металлу обладает остаточной деформацией.

Поврежденные детали из пластмассы приходится заменять только в редких случаях. Обычно вполне достаточным является ремонт их заливанием эпоксидной смолы.

Отремонтированный участок после последующей окраски по внешнему виду ничем не отличается от всего пластмассового узла и при квалифицированном ремонте не уступает ему по прочности.

Механические свойства нового материала следующие:

Прочность на излом при изгибе	1398 кг/см <sup>2</sup>
Прочность на растяжение	— 950 кг/см <sup>2</sup>
Ударная вязкость	— 34,9 гм кг/см <sup>2</sup>
Вязкость в издурбе при изгибе	— 47,0 см кг/см <sup>2</sup>
Прочность на сжатие	— 3542 кг/см <sup>2</sup>
Удлинение при издурбе	— 14,8%
Модуль упругости	— 8,3 × 10 <sup>4</sup> кг/см <sup>2</sup>
Теплоустойчивость	— 130° по Мартенсу

Автомобилестроители ГДР продолжают работать над улучшением условий производства пластмассовых узлов. Новой задачей является дальнейшее совершенствование всех элементов, связанных с изготовлением и обработкой деталей из дуралюмина, и расширение его применения.

Рис. 3.



На двигателях всех моделей выпускаемых в настоящее время автомобилей «Москвич» устанавливается новый карбюратор К-59. Он имеет ряд преимуществ перед карбюратором К-44М и, в частности, обеспечивает плавный переход с одного режима работы на другой.

Карбюратор К-59 — вертикальный, с падающим потоком смеси и с двухступенчатым распыливанием бензина. Конструктивная схема его показана на рисунке.

Корпус карбюратора состоит из трех частей (двух, отлитых под давлением из чугуна, и одной, отлитой из чугуна), соединенных винтами по двум горизонтальным плоскостям. Верхняя часть 44 включает в себя входную патрубок с воздушной заслонкой 12 и крышку 1 поплаковой камеры. В крышке размещены топливный клапан 18 поплаковой механизма и топливный фильтр 20. Средняя часть образует поплаковую камеру и воздушный канал с отлитым с ним заслонкой малым диффузором 13. Здесь находятся все элементы дозирующей системы, за исключением воздушного жиклера 16 холостого хода и регулировочного винта 28 холостого хода. Нижняя (чугунная) часть карбюратора представляет собой смесительную камеру 33 с размещенными в ней дросселем 32 и каналом 29 холостого хода. Фланец 35 служит для крепления карбюратора к фланцу впускной трубы.

Большой диффузор 34 закреплен своим буртиком на стыке средней и нижней частей корпуса карбюратора. Между этими же частями установлена теплоизоляционная прокладка, предотвращающая перегрев топлива, находящегося в поплаковой камере, и, как следствие, улетучивание из него наиболее легких фракций.

Попаковая камера — балансированная, т. е. сообщается с атмосферой непосредственно, а специальным каналом 8 через воздушный патрубок и воздушный клапан. Это исключает влияние гидравлического сопротивления (сопротивления проходу воздуха) воздухоочистителя на состав горючей смеси, приготовляемой карбюратором.

Демпфирующая пружина 19, установленная на стержне клапана 18 и опирающаяся нижним концом на язычок 22 рычага поплака, препятствует переполнению поплаковой камеры при движении автомобиля по дорогам с неровным покрытием. Исправная пружина в ненагруженном состоянии должна выступать над торцом стержня клапана 18 на 0,7 — 1,3 мм.

Главная дозирующая система состоит из эконожиклера 23, главного топливного жиклера 26, распылителя 27 и воздушного жиклера 15.

Эконожиклер расположен в поплаковой камере горизонтально, и доступ к нему осуществляется через ее боковое отверстие, закрываемое резьбовой пробкой 21. Главный жиклер и его распылитель установлены в наклонном канале. Доступ к ним возможен после то-

го, как вывернута резьбовая пробка 24. На боковой поверхности распылителя имеются отверстия, расположенные на различной высоте. Нижнее — служит для питания системы холостого хода топливом, а верхнее — является эмульсионным: через него в канал распылителя поступает воздух, прошедший предварительное через воздушный жиклер.

Когда двигатель работает на нагрузочных режимах, топливо под действием разрежения около устья распылителя, пройдя последовательно через эконожиклер и главный жиклер, попадает к распылителю и через него в малый диффузор. По пути к нему подмешивается воздух, поступающий через воздушный жиклер и отверстие в распылителе. Воздух эмульсирует топливо и в то же время снижает разрежение около устья распылителя, благодаря чему автоматически корректируется состав горючей смеси.

При работе двигателя на малых оборотах холостого хода, когда дроссель почти полностью прикрыт, разрежения в малом диффузоре недостаточно для того, чтобы вызвать истечение топлива из устья распылителя. В этом случае вступаёт в действие система холостого хода.

Система холостого хода включает в себя топливный жиклер 17, воздушный жиклер 16, каналы 25 и 29 и имеет два расположенные на различной высоте выходные отверстия 30 и 31.

При работе двигателя на режиме холостого хода, когда дроссель 32 почти полностью прикрыт, топливо попадает из поплаковой камеры в канал 29 через эконожиклер 23, главный жиклер 26 и топливный жиклер 17 холостого хода. На этом пути к нему подмешивается воздух, поступающий через воздушный жиклер 16 и отверстие 31. Полученная таким способом топливная эмульсия выходит через отверстие 30. Винтом 28 регулируют количество эмульсии, а следовательно, изменяют качество горючей смеси.

При открытии дросселя отверстие 31 оказывается в зоне действия возрастающего разрежения, благодаря чему через него будет поступать топливная эмульсия из канала холостого хода. Это позволяет двигателю плавно переходить с режима холостого хода на нагрузочный режим.

Таким образом, главная дозирующая система и система холостого хода карбюратора К-59 взаимосвязаны. Их совместная работа обеспечивает приготовление горючей смеси экономичного состава почти для всех режимов, за исключением режима полного открытия дросселя.

Экономайзер вступает в действие, когда дроссель находится в положении, близком к полному открытию. При этом прикрывается боковое отверстие, которое дополнительно обогащает, что позволяет двигателю развивать наибольшую мощность.

К элементам экономайзера относятся: привод (общий с ускорительным насо-

сом, механический привод от оси дросселя), шток 42 крепится с пружиной 41, главный жиклер 26 и клапан 39.

При открытии дросселя, близком к полному, шток 42 открывает клапан 39, а затем сжимает пружину 41. Когда клапан 39 открыт, топливо свободно проходит к главному жиклеру 26 по каналу 38, минуя добавочное гидравлическое сопротивление (эконожиклер 23). В результате горючая смесь обогащается и двигатель, работающий на режиме экономичной регулировки, переходит на режим максимальной мощности.

Ускорительный насос служит для кратковременного обогащения горючей смеси при резком открытии дросселя, что способствует хорошей приемистости двигателя.

Он состоит из цилиндра 40 с поршнем 3, деталей привода, шарикового обратного клапана 37, перепускного клапана 7 и расшилителя 9 в калиброванном отверстии 10 в устье.

При открытии дросселя рычаг 36 опускает шток 2. Пластина 4, жестко связанная с последним, сжимает пружину 6, скользя вдоль штока 5 и опускает поршень 3. Поршень нагнетает находящееся под ним топливо через перепускной клапан 7 и расшилитель 9 в главный воздушный канал, что и обеспечивает требуемое обогащение смеси.

При закрытии дросселя, когда поршень 3 перемещается вверх, полость цилиндра 40 заполняется топливом, поступающим из поплавковой камеры через обратный шариковый клапан 37. Перепускной клапан 7 препятствует прохождению воздуха из главного воздушного канала в цилиндр 40. Когда поршень спускается, обратный клапан 37 препятствует пути топлива в поплавковую камеру.

Пусковое устройство выполнено в виде воздушной заслонки 12 с предохранительным клапаном 11. Заслонка удерживается в исходном положении пружиной, установленной на ее валике. Она соединена с дросселем с помощью системы рычагов и тяги. При полностью закрытой воздушной заслонке дроссель приоткрывается на 8—12°.

Во время пуска и прогрета холодного двигателя необходимо обогащение горючей смеси обеспечивается, когда воздушная заслонка закрыта. При этом разряжение в главном воздушном канале карбюратора резко возрастает и усиливается истечение топлива из расшилителя 27.

Уход за карбюратором К-59 несложен. Он заключается главным образом в пе-

### ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ КАРБЮРАТОРА К-59

Уровень топлива в поплавковой камере (расстояние от плоскости разреза корпуса камеры с ее крышкой до поверхности топлива в мм)	— 22 ± 1
Производительность ускорительного насоса за 10 полных ходов поплин в см <sup>3</sup>	— 6
Диаметр горловины диффузора в мм:	
малого	— 8,5
большого	— 23,0
Диаметр смесительной камеры в мм	— 32
Высота карбюратора в мм	— 120
Вес поплавка в г	— 19 ± 0,5
Вес карбюратора в кг	— 1,4

риодической (не реже двух раз в год) очистке и промывке деталей и каналов. Топливный фильтр карбюратора К-59 представляет собой сетчатый элемент, плотно посаженный на двух конусах. Он обеспечивает надежную фильтрацию топлива поступающего в поплавковую камеру. Фильтрующий элемент необходимо систематически промывать в бензине. Рекомендуется изредка сливать отстой топлива через отверстие, расположенное в дне поплавковой камеры.

К достоинству карбюратора К-59 относится легкий доступ к дозирующим элементам и, в частности, к наиболее подверженным засорению топливному жиклеру холодного хода и жиклеру ускорительного насоса. Систему холодного хода можно отрегулировать (если это необходимо) через отверстие для воздушного жиклера 16 при вывернутом регулировочном винте 28 (топливный жиклер холодного хода в данном случае не удаляется).

Карбюратор К-59 может быть установлен на ранее выпускавшихся автомобилях «Москвич-407» взамен карбюратора К-44М. Для этого карбюратор К-59 поступает в продажу в комплекте с крепежным упором обочинки троса привода дросселя.

При регулировке карбюратора на малые обороты холодного хода не следует стремиться к максимально возможному обеднению горючей смеси. Переобеднение смеси на холодном ходе в какой-то мере способствует самовысыпкам в двигателе после выключения зажигания.

В настоящее время Ленинградский карбюраторный завод готовит к производству модификацию карбюратора К-59, специально предназначенную для установки на двигатель автомобиля «Москвич-402».

Инженеры Я. ГОРЯЧИЙ, В. ДИБНЕР.  
Московский завод малолитражных автомобилей.

### Автомобиль на обочине

#### СЕРИЯ ЧЕТВЕРТАЯ

## ЗАЖИГАНИЕ В ПОРЯДКЕ, НО ДВИГАТЕЛЬ НЕ РАБОТАЕТ

Засорен карбюратор. Снимите воздушный фильтр и, зажав ладонью горловину карбюратора, включите стартер. Получающееся при этом сильное разряжение в смесительной камере высосет из поплавковой камеры и жиклеров поплавные туды воды или грязь.

Проверьте пальцем воздушную заслонку: свободно ли она закрывается и открывается. Могло случиться, что от сжатия карбюратора или от чрезмерной затяжки трубы воздухоочистителя заслонка «заклинилась» в горловине.

Может быть, вы «пересалили» топливо. «Продуйте» двигатель (см. серию вторую).

Засорен отстойник. Отверните винт крепления скобы отстойника, снимите стакан, удалите из него грязь и воду. Если нет уверенности в том, что фильтр не загрязнен, поставьте стакан на место без фильтра. При монтаже стакана убедитесь в плотности прилегания прокладки. Винт скобы заверните вручную (не пассатижами!).

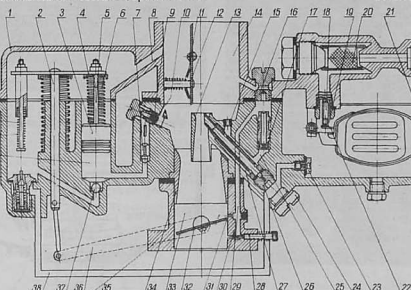
Исправен топливный насос. Если нет подачи топлива или она недостаточна, значит поврежден привод топливного насоса или пробита его диафрагма. Снимите насос и установите его вновь, удалив прокладку между ним и корпусом двигателя. Это увеличит ход диафрагмы и даст вам возможность доходить до гаража. Во избежание попадания воздуха в насос плотно затяните винты крепления.

Засорен топливopовод. Отверните штуцер присоединения топливopовода к топливному насосу и прокачайте систему насосом для накачки шин. При этом воздух должен вылететь из бака и из картера двигателя. Это свидетельствует о прохождении воздуха через топливopовод. Кстати, проверьте, не забыто ли отверстие в пробке горловины.

Прокачайте топливopовода не помогайте! Возможно, что трубка смята камнем, отскокшим из-под колеса, или при переезде через неровности дороги. Тогда обследуйте трубоводную на всем его протяжении, ищите вмятины и подпайтесь, устраните их. Для этого надо сжать трубку пассатижами поперек вмятины.

Неплотности в соединениях трубопроводов. Штуцеры должны быть сухими и завернутыми до отказа. Неплотности соединений на участке бак — отстойник приводит к полному в карбюратор воздуха вместо бензина. Может быть, потрескался гибкий шланг около отстойника? Тогда восстановите его, обмотав изоляционной лентой.

«Паровые пробки». В жаркую погоду не исключено образование «паровых пробок» в системе питания. Призыва их те же, что и при неисправностях топливного насоса (перевод в работу двигателя) или поврежденном топливopоводе. Откройте «капот» и дайте остыть двигателю. Снимите трубку воды из радиатора, охладите ее на воздухе и прикладывайте к топливному насосу или к топливopоводе в тех местах, где он проходит около выпускной трубы.



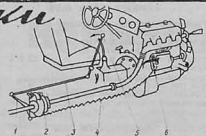
# техники

## ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ТОРМОЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ ДВИГАТЕЛЕМ

Торможение автомобиля двигателем является, как известно, вполне оправданным и целесообразным приемом при вождении автомобиля, особенно в зимой. Умело пользуясь этим приемом, можно значительно продлить срок службы тормозов и повысить их эффективность.

Среди ряда приспособлений, существующих для обеспечения торможения двигателем, наиболее себя выдвигает новое приспособление, выпускаемое в Бельгии фирмой «Фон». Приспособление, что устанавливается на выхлопной трубе двигателя, в непосредственной близости от глушителя, и управляется из кабины водителя. Принцип действия состоит в том, что одновременно с перекрытием выхлопной трубы прекращается также и подача топлива в цилиндры двигателя. Поступающий в цилиндры воздух (первое, очень бедная топливно-воздушной смесью сыпается в них и выгнывается и перерываю выхлопную трубу. Перерывате выхлопной трубы осуществляется заслонкой, имеющей короткую упругую пружину, она в действие системой тяг, связанных со специальным тормозным рычагом в кабине водителя.

По своему устройству приспособление очень несложно. Картер его состоит из двух равных частей, монтируемых на выхлопной трубе, и имеет систему отверстий; основное отверстие (диаметром от 4 до 8 см), служащее для прохода отработавших газов во все время нормальной работы двигателя, перекрывается главной заслонкой. В первоначальной стадии торможения вода основное отверстие перекрывается главной заслонкой, а соединяемый с этой заслонкой трос «закрывает» топливный насос, прекращая подачу топлива в цилиндры двигателя, дополнительные отверстия приоткрываются и дают выход остаткам выхлопных газов. В последующей стадии торможения эти отверстия вновь закрываются, причем открываются они (при отторжании) тоже раньше, чем основное отверстие. Степень быстроты действия и общей эффективности торможения определяется, следовательно, этими дополнительными отверстиями,



вернее вторых заслонок. Соответствующей регулировкой приспособления можно достигнуть очень легкого перехода с режима торможения к работе двигателя.

Роль дополнительных отверстий при отторжании важна еще и потому, что они уменьшают удары, которые даются от открывания основной заслонки, которая находится под давлением с обеих сторон. Кроме того, дополнительные отверстия, уменьшают интенсивность торможения.

Самостоятельно приспособление представлено на рисунке, из которого видно, что расположенный в кабине водителя рычаг управления 5 при помощи связанной с ним тяги 3 приводит в движение рычаг управления заслонками 1 и тросом 4, который связан с топливным насосом и прекращает подачу топлива в двигатель. На тот случай, если водитель случайно нажмет на тормозную педаль, трос 4 акселератора, снабженный компенсирующей пружиной 6, которая сразу же прекратит подачу топлива в цилиндры двигателя. Само приспособление (набор с двумя заслонками) помещено индексом 2.

Одним достоинством приспособления является то, что оно позволяет значительно увеличить среднюю скорость движения в гористой местности, так как позволяет проходить спуски с большей скоростью. Можно, например, спускаться на прямой передаче, а в гористой местности, где обычны фрикционные тормоза на колесах. На скользких дорогах основная эффективность приспособления состоит в том, что оно обеспечивает равное распределение сил торможения на всех колесах. Поэтому при торможении нет возможности заноса автомобиля. При длительных спусках благодаря использованию торможения двигателя можно фрикционные тормоза на колесах использовать лишь на короткое время, не перегревая их и обеспечивая, таким образом, наилучшие фрикционные свойства торможения. И, наконец, приспособление «Фон» успешно используется для замедления хода автомобиля перед остановкой. Фрикционные тормоза в этом случае включают дополнительно лишь на несколько секунд, чтобы осуществить полную установку автомобиля. Благодаря приведенным выше свойствам новое приспособление способствует значительно уменьшению износа шин и тормозных колодок на колесах.

## ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ РЕССОРА

В США начался выпуск специальных спиральных пружин для повышения жесткости рессор автомобилей в случае его перегрузки. Пружина выпускаются двух размеров (грузоподъемностью 500 и 750 кг) и могут устанавливаться на всех легковых грузовых автомобилях с небольшими грузовыми автомобилями с листовыми рессорами.

Установка пружин не связана ни с какими конструктивными изменениями автомобиля и может быть выполнена одним человеком за несколько минут.

## МАГНИТНО-ГИДРОДИНАМИЧЕСКИЙ ФИЛЬТР

На народном автомобильном предприятии в Дрездене (Германская Демократическая Республика) сконструирована новая масляный фильтр, отличающийся весьма высокими эксплуатационными качествами, как это показали проведенные недавно испытания автомобиля «Вартбург» с двигателем, оборудованным таким фильтром.

Тонкая очистка масла осуществляется в этом фильтре комбинированным способом. На рисунке представлена схема устройства фильтра. В самой нижней части масляной ванны, на стальной крышке 2 устанавливается в осевом направлении магнитное кольцо 1, над которым принудительно проходит поток засасываемого масла 4. Здесь обеспечивается не изменение ни осадков, ни загрязнений свободное протекание масла, при этом в нижних точках потока образуются места осаждения 7а и 7б, практически не мешающие общему потоку. Зудея сито 3, имеющееся перед засасывающим патрубком 6, служит только для задержания волокон, могущих попасть в масло от концов и трюпок, которыми обтирают двигатель. Утомляемость масла достигается с помощью жолоба 5. Чистка фильтра производится при смене масла в двигателе, т. е. практически при снятии крышки 2 с вращенной 1 в нее магнитной системой 1.

Изменяция двигателя «Заксенринг» (рабочий объем цилиндров 2407 см<sup>3</sup>, мощность 80 л. с. при 4250 об/мин) в новом фильтром для двигателя результаты. После пробега 4500 км (смена масла не производилась, было только доп. 2 л. масла своего масла) стенки, загрязненные маслом частицами, не расторгались в бензине, равнялись 0,784 промилле. Масло было стандартное, завезенное из городской колонии.

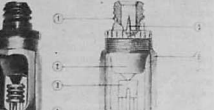
В процессе испытаний были предприняты следующие опыты: смену масла на повышенный износ цилиндров двигателя. На автодрезде Гера — Берлин — Гера (длина своего масла) стенка, причем за час была пройдена дистанция 108 км. Эти испытания еще более наглядно показали эффективность действия нового фильтра.

## ЗАПАЛЬНЫЕ СВЕЧИ ИЗ СТЕКЛА

Вентерский инженером Силдзи изобретены свечи зажигания из стеклянных двигателей, имеющая универсальный характер. Такие свечи могут быть применены для различных типов двигателей работающих как на низких, так и на высоких оборотах, так как имеют широкую тепловую характеристику от 45 до 175 по шкале ВД.

Универсальная свеча системы Силдзи:

- 1 — багетовая головка; 2 — прижимная планка; 3 — гнездо центрального электрода; 4 — центральный электрод; 5 — винт, крепящий провод зажигания; 6 — корпус свечи; 7 — стеклянная жаростойкая трубка; 8 — боковой электрод.



В этом диапазоне рабочих температур от 850 до 1000 градусов означает и не происходит никакого зажигания.

Универсальный характер свечи зажигания системы Силдзи объясняется особенностями конструкции. В новой свече керамический изолятор центрального электрода заменен жаростойкой стальной трубой, которая во время работы двигателя заполняется газами, окружающими электрод. Изоляционные свойства стекла превосходят традиционным свойствам газа, сопротивление которого искровым разрядам будет тем выше, чем больше сопротивление. Оно равномерно отводится через тонкие стеклянные стенки одинаковой толщины. Благодаря этому стеклу не нагревания может происходить совершенно свободно. Стягивая трубка непосредственно к электроду, исключается загнивание и процесс старения трубки во время работы двигателя. Кроме того, может быть определена степень заполнения каждого цилиндра топливом по высоте уровня пламени газон в стеклянной трубе. На основе цвета пламени и стеклянной трубки можно произвести оценку качества регулировки карбюратора и сета топлива. Свечи Силдзи являются взаимозаменяемыми, а все их детали

## ДИЗЕЛЬНЫЙ ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ

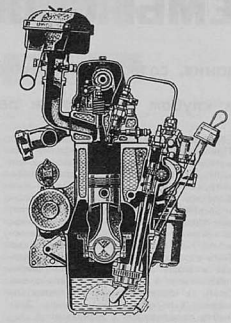
Возрастающая повсеместно плотность личного движения все более настоятельно выдвигает перед автомобильными конструкторами задачу создания легковой динамики автомобилей. Для достижения высокой средней скорости движения от двигателя требуется большая роль, чем, например, максимальная скорость автомобиля. На автомобильных выставках моделей 1953 года, состоявшихся прошедшей осенью в Париже и Лондоне, можно было заметить явную тенденцию к повышению динамики разгона выпускаемых фирмами «Мерседес-Бенц», которая начала устанавливать на выпускаемых ею легковых автомобилях среднего класса (тип 190) двигатели последней конструкции, и другие преимущества перед карбораторными двигателями).

Конструкторы разными путями достигают этой цели. Большой интерес, в частности, вызывает одна фирма — «Мерседес-Бенц», которая начала устанавливать на выпускаемых ею легковых автомобилях среднего класса (тип 190) двигатели последней конструкции, и другие преимущества перед карбораторными двигателями).

В трехлетнем испытании опытной партии легковых дизельных автомобилей сейчас начато серийное производство дизелей, которые устанавливаются на шасси автомобиля «Мерседес-Бенц» типа 190 вместо карбораторных двигателей. При этом никаких существенных изменений в самом автомобиле не было произведено, и он продолжает выпускаться под маркой «тип 190 Д».

Разработчики для автомобиля конструкции дизеля видят в приводе двигателя вид поперечного разреза (рис. 1). Конструктивно этот двигатель близок к своему карбораторному предшественнику и имеет ряд унифицированных с ним деталей и узлов. Двигатель четырехцилиндровый, короткоходный, рядный, с верхнеклапанным распределением. Рабочий объем цилиндров двигателя равен 1397 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 85 мм, ход поршня 83,8 мм). Степень сжатия — 21:1. Двигатель развивает мощность 50 л. с. при 4000 об/мин. Максимальный крутящий момент (11,0 кгм) достигается при 2200 об/мин.

В новом двигателе удалось добиться значительного снижения характеристик



для снижения шумов, доведя их до степени, не превышающей шум обычного бензинового двигателя этого класса. Расход топлива составляет от 5,7 до 7,8 литра на 100 км пробег (т. е. такой же как у бензинового двигателя).

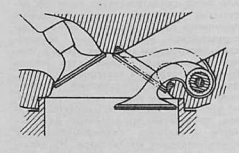
Дизельный автомобиль «Мерседес-Бенц», тип 190 Д, развивает скорость 120 км/час, способен преодолевать подъемы до 36 проц. и имеет разгонную динамику, значительно превосходящую соответствующие параметры автомобиля типа 190. Так, для разгона с места до скорости 100 км/час ему требуется на 18 проц. меньше времени, чем автомобилю с карбораторным двигателем.

Вес автомобиля с дизельным двигателем — 1220 кг, что соответствует удельному показателю 24,4 кг/л. с.

## техники ДВИГАТЕЛЬ С КАЧАЮЩИМИСЯ КЛАПАНАМИ

В многооборотных двигателях гоночных и спортивных автомобилей клапанные цилиндры в значительной мере димензируются конструкцией впускных клапанов. Речь идет о том, что обычные клапаны, движущиеся возвратно-поступательно в прямолинейной направляющей втулке, не могут дать идеального наполнения улитки из-за того, что втулка, так же стержень клапана) занимает определенную часть проходного сечения канала. И тому же головке обычного клапана находится в центре потока рабочей смеси и, несмотря на свою отъемную форму, также несильно затрывает проход смеси в цилиндр, образуя у стержня тарелки небольшие «мешки». Эти недостатки становятся при высоких оборотах двигателя (выше 1000—3000 об/мин) довольно заметными и приобретают практическое значение.

В поисках более эффективного решения задачи наполнения цилиндров высокооборотного гоночного двигателя одна английская фирма разработала весьма оригинальную конструкцию так называемого «качающегося клапана», который при открытии не просто поднимается из втулки, а смещается в сторону, причём головка его и плечо оказывают почти засасываемой смеси незначительное сопротивление.



## ЛЕГКИЙ ВЕЗДЕХОД С ДВУМЯ ДВИГАТЕЛЯМИ

Французский микролитражный автомобиль «Ситроен-2CV» (рабочий объем цилиндров двигателя 425 см<sup>3</sup>) имеет в своем стандартном исполнении ряд технических достижений в частности, отличается от всех европейских машин этого класса исключительно низким весом (490 кг). Благодаря этому при мощности двигателя всего 12 л. с. «Ситроен-2CV» имеет некоторые эксплуатационные показатели, присущие лишь автомобилям более высокого класса.

В стандартный легкий привод осуществляется на переднюю ось. Новинкой, подготовленной к началу года, является модель автомобиля «Ситроен-4x4» с двумя ведущими осями. Привод

чем конструктивно привод на вторую ведущую ось осуществлен не как обычно, а довольно оригинальным и простым путем: в багажнике автомобиля размещен второй двигатель, абсолютно аналогичный по конструкции основному двигателю, установленному под капотом. Такая система имеет то преимущество, что при организации производства вездеходов на заводе не понадобится осваивать ни одной новой детали. Ездить можно как одним, так и с двумя двигателями (в обычных условиях — с одним, передним); благодаря применению центробежного сцепления исключается заглохение одного двигателя другим.

Мощность обоих двигателей несколько увеличена (до 14 л. с. при 3500 об/мин), благодаря чему тяговая сила автомобиля «Ситроен-4x4» возросла. Максимальная скорость не возросла (73 км/час), но средняя скорость в дальних ездах несколько повысилась. Обращает на себя внимание предельное фактическое давление воздуха в шинах (0,7 атм) как для дорог, так и для бездорожья.

Главным же преимуществом является то, что новый вездеходный микролитражный автомобиль, несмотря на наличие двух двигателей, весит менее 600 кг.



## ОХЛАЖДЕНИЕ ТОРМОЗНЫХ БАРАБАНОВ

Понавание на фото специальные вентиляционные многолопастные диски служат для охлаждения тормозных барабанов. Такие диски устанавливаются на шпильки между колесом и тормозным барабаном и способствуют улучшению циркуляции воздуха.

Диски могут быть установлены на всех легковых и грузовых автомобилях с осями 14 и 16 дюймов.



# ПРОБЛЕМЫ СПОРТИВНОГО

По материалам совещания, созванного Всесоюзной автомобильной секцией, Центральным клубом шоферов и редакцией «За рулем»

Для многочисленных зрителей, любящих автомобильные гонки, было приятнейшим сюрпризом появление на наших трассах первых машин со спортивными кузовами и специально подготовленными двигателями. До прошлого года такие машины насчитывались единицами, а в прошлом году их было уже значительно больше, — на старте первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке в сентябре нынешнего года в Минске спортивные и гоночные автомобили полностью доминировали, радуя глаз обтекаемыми формами, яркими расцветками и многообразием типов.

Однако, как это ни странно, такая картина и жизнерадостная картина старта отнюдь не отражала действительного положения вещей в автомобильном спорте. Достаточно было подойти к машинам поближе и взглянуть в них получше, чтобы увидеть, что все это многообразие типов свидетельствует лишь об отсутствии каких-либо твердо усвоенных принципов проектирования, четкой конструкторской мысли, ясной технической перспективы развития. Дело в том, что подавляющее большинство машин было изготовлено в кустарных условиях, явилось плодом (безусловно, похвальной) инициативы отдельных энтузиастов, но отнюдь не серьезной, целеустремленной, технически продуманной деятельности достаточно квалифицированных конструкторских коллективов. Из десятка имеющихся сейчас в стране спортивных и гоночных автомобилей лишь четыре изготовлены на автомобильных заводах; все другие автомобили, в том числе и те, на которых были одержаны победы и завоеваны звания чемпионов СССР, возникли, как сказать, стихийно, без какого-либо определенного плана и единого технического руководства.

Между тем специальное автомобильное строительство играет важнейшую, если не первостепенную роль в скоростном автомобильном спорте. Без создания достаточно солидной, технической мобильной материальной базы нельзя рассчитывать на успех в международных соревнованиях, на достижение подлинной массовости этого вида спорта. Поэтому так горячо обсуждались эти проблемы недавно, на специальном совещании, созванном Всесоюзной секцией автомобильного спорта, Центральным клубом шоферов и редакцией «За рулем».

## КАКИЕ АВТОМОБИЛИ НАМ НУЖНЫ!

Один из важнейших вопросов — какие спортивные и гоночные автомобили следует строить в соответствии с реальными возможностями, которыми мы располагаем. Ведь на международных трассах и рекордно-гоночных дистанциях существует три класса гоночных автомобилей, несколько классов спортивных автомобилей, более 10 классов рекордно-гоночных автомобилей, классы автомобиль-

серийно-спортивных, туристических и пр. Причем ни одна страна в мире не производит автомобили по всей этой номенклатуре. Если, например, в классе трехлитровых спортивных автомобилей наиболее высоких успехов добиваются итальянцы и англичане, то в классе полуроторных специализируются западные немцы, а лучшими автомобилями для соревнований типа «ралли» признаны шведские. Быть одинаково сильными во всех классах и видах соревнований практически невозможно и надо, следовательно, выбирать те классы и виды, в которых мы можем быть достаточно сильны. Этот выбор определяется в значительной степени реальными возможностями нашей автомобильной промышленности и принятым типом выпускаемых отечественных автомобилей, но в то же время нельзя забывать и об энергии и инициативе, тающихся в низовых спортивных коллективах. Разве не характерно, что первые наши спортивные автомобили были построены в Ленинграде, Харькове, Таллине и Тбилиси, где нет автомобильных заводов? И разве не настоятельно тот факт, что построенные на автозаводе имени Лихачева два спортивных автомобиля отнюдь не блеснули на последнем первенстве СССР по шоссейно-кольцевой гонке!

Очевидно, что ответить на вопрос, поставленный в подзаголовке, не так просто, как это кажется на первый взгляд.

## «ЗОЛОТЫЕ» АГРЕГАТЫ

Но отвечать нужно. И это было, пожалуй, главной задачей совещания.

— В связи с принятием нас в Международную автомобильную Федерацию надо готовиться к встречам с зарубежными спортсменами. А для выступления за рубежом необходимы специально изготовленные автомобили, точно соответствующие установленным ФИА формулам. Эта задача по силам лишь высококвалифицированным коллективам конструкторско-экспериментальных цехов автомобильных заводов, — заявил выступивший на совещании с докладом инженер А. А. Сабинин. Эта же мысль поддержал в выступлениях председатель Всесоюзной секции автомобильного спорта Б. Ф. Конева, представителя Московского автозавода имени Лихачева конструктора С. В. Глазунова, сотрудника НИИАТ Д. Б. Фingarета и др. Развивая свои взгляды, они указывали далее на то, что автомобильные заводы должны сыграть важнейшую роль также и в решении проблемы создания спортивных автомобилей, обеспечивая низовые спортивные коллективы соответствующими агрегатами.

Схема в основном правильная, но она требует некоторых уточнений. Прежде всего, о каких агрегатах для низовых коллективов идет речь? Если о стандарт-

ных, либо слегка измененных, то это и в какой мере не решает проблему.

— Мы победский двигатель форсировали, форсировали, дальше уже некуда, — заявил на совещании московский гоночник Е. Злыднев. — Теперь за «волгу» принялись, но и здесь уже все резервы почти исчерпаны.

— У нас нет коробок передач для кольцевых гонок, — вторит ему чемпион СССР ленинградец В. Шахвердов. — Нам нужен не столько верхнеклапанный двигатель, сколько двигатель с верхними кулачковыми валами, нужны задние мосты типа Де-Донн и т. д.

Надо потребовать от промышленности, — сказал заслуженный мастер спорта Н. Шумилин, — задатели со специальными кришпипами, поршнями по заданным параметрам.

Следовательно, для того, чтобы действительно способствовать развитию автомобильного спорта в стране, заводы должны выпускать для низовых спортивных коллективов специальные агрегаты, допускающие к тому же возможность дальнейшего экспериментирования. Иначе говоря, агрегаты не простые, а... золотые, так как в условиях массового производства обычных агрегатов такие «произвукимы» стоили бы очень дорого. Да и заводы на это не пошли бы...

## НУЖНЫ СПОРТИВНЫЕ МОДИФИКАЦИИ

Где же выход? На наш взгляд, а то, чтобы именно эти полуцивилизированные агрегаты сделать объектом серийного (а может быть, в дальнейшем и массового) производства. Пример такого решения показывает, к слову сказать, народная Чехословакия, которая на базе выдвинутой «Шкоды-440» организовала ряд спортивных модификаций «Шкода-445» и «Шкода-450», а также и новых спортивных автомобилей «Шкода-101». Почему бы Горьковскому автозаводу и Московскому заводу малолитражных автомобилей не наладить производство спортивных модификаций «Москвич» и «Волга»? О том, насколько это было бы полезно самим заводам, очень убедительно говорил на совещании С. В. Глазунов:

— Мы знаем множество случаев, когда заводы становятся в тупик, если им предлагают форсировать выпускаемые двигатели. На Горьковском заводе знают, например, что температурный режим выпускаемых заводом двигателей резко меняется при езде с несколько повышенной скоростью, знают и об обрывах клапанов и о дефектах карданных валов, вывихавшихся именно (и только!) в спортивных состязаниях. Огромную пользу смогли бы извлечь для себя руководители, конструкторы и инженеры автозаводов, если бы они не оставались равнодушными и автомобильному спорту!

Да, несомненно, что каждый автомобильный завод должен во имя дальней-



# АВТОСТРОЕНИЯ

шего прогресса техники заниматься спортивными автомобилями, экспериментировать в этой области и образцово организовать серийное производство спортивных модификаций выпускаемых им автомобилей. А на этой базе возможен и выпуск специализированных целевых спортивных агрегатов, которые откроют широкие перспективы реальному творчеству конструкторов и гощиков в низовых спортивных коллективах.

## СНОВА О «ПЯТИСОТКАХ»

Обсуждом стоит вопрос о гоночных автомобилях III формулы (с рабочим объемом цилиндров до 500 см<sup>3</sup>), которым в журнале «За рулем» уже была посвящена специальная статья<sup>1</sup>, а также о спортивных микролитражных автомобилях. Разумеется, когда войдет в строй специальный завод микролитражных автомобилей, вопрос этот также должен будет решаться по общепринятой схеме. Но сейчас речь идет пока о возможности применения мотоциклетных двигателей, причем тех, которые, как оказалось, весьма мало интересуют специалистов мотоциклетной промышленности. Парадоксально, но факт: 500-кубовые двигатели, необходимые для наиболее перспективного вида гоночных автомобилей, представляют собой «кавершиный день» спортивного мотоциклостроения. Общая для обоих видов спорта тенденция к снижению литража угрожает тем, что 500-кубовые двигатели выйдут из поля зрения мотоциклетостроителей раньше того, как станут объектом серьезного внимания автомобилистов. Об этом, в частности, с тревогой говорил В. Г. Шавердов, сообщивший, что ЦКБ мотоциклостроения (г. Серпухов) сверяет экспериментальные работы по скоростным полуплитровым двигателям. Нет сомнения в том, что работу над пятисотками нужно не сверять, а расширять. Ведь при всех обстоятельствах это наиболее перспективные машины, отличающиеся высокой маневренностью и умеренной скоростью, позволяющие практически проводить соревнования на любых трассах. Недаром «пятисотки» получают все большее распространение в Европе.

Кстати, о трассах. Принято почему-то считать, что наши кольцевые шоссе-трассы якобы совершенно не пригодны для автомобильного спорта. Даже в докладе А. А. Сабинаина была отдана дань этому распространённому мнению. Между тем на самом деле не так страшен черт, как его малюют. Участникам совещания был показан хроникальный фильм, запечатлевший некоторые интересные моменты зарубежных автомобильных соревнований 1956 года на главных европейских трассах, начиная от Франкских полей в Ста (Бельгия) и кончая Норбургским кольцом в ФРГ. И все впрямую убедились, что трассы эти не представляют собой ничего особенного; у нас в стране есть немало подобных дорожных колец, в частности таллинское шириной 6—8 метров, ленинградское шириной 13—14 метров, строящееся гоночное кольцо в Тарту и др.

## НЕ МЕШАЙТЕ, ТОВАРИЩ ДЫБОВ!

И, наконец, несколько слов о создании уникальных рекордно-гоночных автомобилей. Известно, с какими трудностями и в каких полукружных условиях изготавливали свои рекордно-гоночные автомобили наши прославленные гошники — конструкторы Э. Лорент и В. Никитин. Их выступления на соревнованиях, содержание рассказ об этих мытарствах, прозвучали как серьезнейший урок руководителям автомобильного спорта. И все же — неоспоримый факт! — именно они, В. Никитин, Э. Лорент и А. Пельцлер, добились наиболее ощутимых результатов, вывели наш отечественный автомобильный спорт на международную арену. О чем это говорит?

Разумеется, не о том, что нужно сохранить трудности и полукружные условия. Но вряд ли и нарисованная выше схема подходит для изготовления уникальных машин; здесь нужно еще искать правильные решения. В частности, это касается автомобильных заводов, выпускающих автомобили, агрегаты которых не могут служить базовыми для спортивных и гоночных автомобилей. Зачем, например, на автозаводе имени Димитрова строить спортивные автомобили, литраж которых заводом исключает их участие в нормальных спортивных соревнованиях? Не лучше ли было бы сосредоточить средства и усилия таких талантливых, любящих спорт конструкторов автозавода, как С. В. Глазунов, Д. В. Плякин и др., на создании, скажем, рекордно-гоночного болида, способного перебить абсолютный мировой рекорд Джона Кобба (634 км/час), либо международные рекорды в классах В и С (365—435 км/час).

Ничего невозможного в этом нет. Известно, что Э. Лорент, работав в трудных условиях, был уже близок к достижению этой цели. А в связи с перспективами освоения таксы может быть решена и проблема трассы, пригодной для рекордных заездов.

На совещании, между прочим, весьма странно прозвучало выступление представителя НАМИ О. В. Дыбова, который пытался доказать, что заезды на побитые рекорды якобы никому не нужны, так как не представляют никакого интереса для публики, ни для водителей, ни для техники». Этому нелепому утверждению дали достойный отпор присутствовавшие на совещании спортсмены, но думаем, что представляется столь почетного учреждения, как НАМИ, следовало бы и самому понимать значение рекордных заездов для развития автомобильной техники. Во всяком случае, его («мотивировки» были смешотворны, а утверждения, будто заезды на побитые рекорды в последние 10 лет за рубежом не проводятся, нельзя назвать иначе, как попытку дезинформации.

Между тем, как правильно говорил докладчик, научно-исследовательские институты должны быть особенно заинтересованы в разрешении проблемы спортивного автомобиля. Пример такой творческой заинтересованности (с большой

пользой для себя!) показывают сотрудники Научно-исследовательского института шинной промышленности (НИИШП), систематически посещающие автомобильные соревнования, ведущие соответствующие наблюдения и использующие их результаты для постоянного улучшения качества отечественных шин.

## БРАЗДЫ ПРАВЛЕНИЯ...

На совещании выступило 15 человек. Мнения, как видим, были разные; и дополняющие друг друга, и взаимно исключающие. Но в одном вопросе все 15 выступавших были полностью единодушны — необходимо централизованное руководство всей работой по проектированию и изготовлению спортивных автомобилей. Нужна такая организация, которая была бы в состоянии заниматься разработкой технических условий и перспективного типажа автомобилей для спорта, предъявлять промышленности обоснованные требования и рекомендации в этой области, быть высоко авторитетной (и, разумеется, практически полезной) для низовых физкультурных коллективов и автомотоклубов, строящих гоночные и спортивные машины, располагать достаточно солидной базой для экспериментирования и даже изготовления некоторых уникальных машин.

Такую организацию, как считает большинство участников совещания, отнюдь нет надобности создавать заново. У нас в стране есть Центральный автомотоклуб ДОСААФ СССР, являющийся членом ФИА. Именно ЦАМК должен взять на себя инициативу руководства спортивным автостроением. Разумеется, придется немало поработать, чтобы клуб был в состоянии выполнять эти функции, и прежде всего надо организовать при клубе достаточно организацию-техническую базу для занятий по созданию спортивной техники. Существует же, например, Центральная автомобильная лаборатория. Почему же не организовать — на первых порах по тому же типу — Центральную лабораторию спортивного автостроения? Или, как предложил Л. Лорент, создать при ЦАМК сильное конструкторское бюро по спортивным и гоночным автомобилям? В Центральном автомотоклубе имеется к тому же международный отдел, который должен следить за всеми новшествами в зарубежном автоспорте, обобщать зарубежный опыт и обеспечить соответствующей технической и спортивной информацией низовые автомотоклубы и первичные физкультурные коллективы.

Эту общую мысль ясно и четко выразил в своем выступлении рекордсмен СССР В. Никитин, который сказал:

— Пусть ЦАМК возьмет бразды правления!

Так или иначе, но централизованное руководство спортивным автостроением необходимо. Нельзя забывать, что автомобильный спорт является в известном отношении показателем достигнутой технической культуры и разведком будущих путей автомобилостроения. В нашей стране, создавшей спутников и атомный ледяной опережившей по темпам развития экономики, науки и культуры все страны развитого автомобилостроения, должны быть также и отличные спортивные автомобили.

<sup>1</sup> См. № 12 за 1958 год.

# РАЛЛИ МОЖНО ПРОВОДИТЬ ЗИМОЙ!

Немного больше года назад слово «ралли» неизменно вызвало вопрос: «Что это такое?» А теперь каждый автомобилист знает: ралли — это соревнования серийных автомобилей на регулярность движения в течение длительного времени по дорогам различного качества.

Впервые в нашей стране такие соревнования были проведены в конце мая 1957 года. И уже тогда у организаторов и участников соревнований сложилось единое мнение: ралли нужно и можно проводить чаще, постепенно усложняя их условия.

В том же 1957 году были организованы еще несколько ралли, а в 1958 году, по неполным данным, состоялось более 30 таких соревнований, в том числе два всеюношеского масштаба. В одном из них впервые разыгрывалось звание чемпиона Советского Союза.

Благодаря участию в ралли сотни автолюбителей в течение короткого времени стали спортсменами-разрядниками.

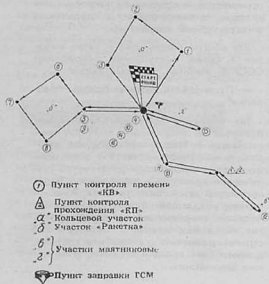
Доброй половина раллистов регулярно выступают на собственных автомобилях. Характерным в этом отношении является пример рижан А. Карамышева и А. Бушманиса. Начав участвовать в ралли на собственном автомобиле М-20 «Победа», имевшем к первому соревнованию пробег около 200 тыс. км, они в прошлом году добились большого успеха: на первенстве СССР заняли второе место, а в финале спартакиады комсомолец и молодежи по оборонным видам спорта — первое место.

Благодаря своим достижениям А. Карамышев и А. Бушманис стали первыми мастерами спорта СССР по ралли. Близики к этой заветной цели и члены Московского центрального автомобильного клуба В. Борц, А. Бренцис, П. Казимир, Н. Уит, Д. Егоров, В. Егоров и др.

Успешно прошло первое выступление советских раллистов на международной арене в «Ралли 1000 озер» в Финляндии.

Интересы отечественного автомобильного спорта требуют дальнейшего развития ралли. Вот почему нужно пересмотреть некоторые положения правил и спортивной классификации соревнований. Но этого мало. Необходимо сделать

Примерная схема трассы ралли.



**Ю. ГОФМАН,**  
старший тренер ЦАМК ДОСААФ  
по автомобильному спорту

ралли круглогодичным видом автомобильного спорта в нашей стране.

До недавнего времени можно было оправдать отсутствие зимних ралли в спортивных календарях автоклубов ссылкой на недостаток опыта у спортсменов и организаторов соревнований. Теперь положение изменилось. Возможность проведения ралли в любое время года всем очевидна, и ее надо использовать для круглогодичного совершенствования мастерства спортсменов.

Автомобильная секция Центрального автомобильного клуба ДОСААФ СССР приняла решение провести в феврале 1959 года трехдневные зимние соревнования, приурочив их к 41-й годовщине Советской Армии.

Летние и зимние ралли, конечно, во многом похожи друг на друга. Но это не одно и то же.

Как же лучше провести ралли зимой?

По крайней мере, надо учитывать три фактора: усложненные дорожные условия, возможные низкие температуры и метели, раннее наступление темноты.

Сейчас, когда первые зимние ралли представляются их организаторам задачей с несколькими неизвестными, давать безошибочные рекомендации нельзя. Но некоторые автоклубы уже заняты подготовкой. Например, ЦАМК ДОСААФ СССР и провели у себя в феврале — марте такие соревнования. Для них могут в какой-то мере пригодиться условия, разработанные нашим клубом.

Первые зимние ралли решено провести как матчевую встречу команд автоклубов ДОСААФ Москвы, Киева, Риги, Таллина, Ленинграда и Тарту. Трасса соревнований, общей протяженностью около 1700 км, пройдет по дорогам Латвийской и Эстонской ССР. Старт-финиш намечен в Тарту. Особенности трассы являются построение ее в виде четырех участков (колец), каждый из которых начинается и оканчивается в Тарту.

Такая схема имеет ряд достоинств, а именно:

приближает к центру самые отдаленные пункты на дистанции;

дает возможность заменять судейские контрольные карты у экипажей спортсменов в конце каждого участка, что существенно снижает на обработке судейской документации;

позволяет организовать (в центре) один пункт заправки ГСМ и технической помощи;

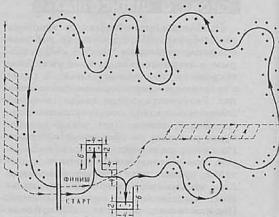
создает лучшие условия для связи и руководства соревнованиями; повышает интерес к соревнованиям у зрителей.

Протяженность каждого из первых трех участков равна примерно 500 км, а четвертого — около 200 км.

На трассе ралли в некоторых крупных городах перед спортсменами ставится задача — пройти скоростной участок. Имеется в виду провести 3—4 соревнования на мастерство скоростного вождения в искусственно ограниченных проездах. Для таких соревнований сле-

дует подобрать площадки, очищенные от снега, покрытые укатанным снегом или льдом. Кроме того, желательно подыскать достаточно трудный подъем, а также отдельный для каждой команды участок свежести целины в виде коридора. Два последних испытания можно предусмотреть для команды в полном составе, разрешив взаимопомощь.

Особенно внимательно надо отнестись к подбору средних скоростей движения, задаваемых участникам. Они, безусловно, должны быть меньше, чем летом.



Примерная разметка площадки для скоростных соревнований в искусственно-ограниченных проездах.

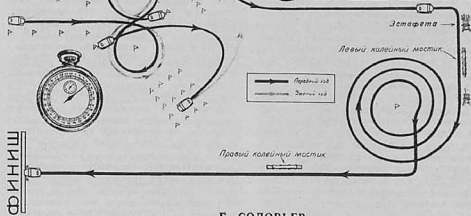
Не следует в зимних ралли вводить какие-либо отступления от действующих на территории данной республике правил безопасности движения.

Придется пересмотреть и режим закрытого парка. Потребуется, очевидно, либо разрешить в определенное время прогрев автомобилей, либо предоставить участникам горячую воду и в этом случае заблаговременно вводить в закрытый парк для пуска автомобилей перед стартом.

Особо следует остановиться на предложении ЦАМК ДОСААФ СССР — провести первые зимние ралли с исключительно командным зачетом. Предусматривается, что команда должна состоять из 5 экипажей из 5 автомобилей, а всего включать 12 человек (в том числе руководитель и тренер). Имеется в виду, что все они будут выступать как коллектив, совместно выполняя одну общую задачу от старта до финиша. Такое условие предполагает одновременный старт всех 5 автомобилей команды, одновременное прохождение ими пунктов контроля времени и участие в скоростных соревнованиях. Внутри команды разрешается любая взаимопомощь, вплоть до буксирования автомобиля. Экипаж, выбывший на одном из участков, может после ремонта автомобиля продолжать соревнования в составе команды на следующем участке. Создается специальная шкала штрафных очков, дающая преимущество команде, которая финиширует в полном составе.

Условия командных ралли позволяют ставить перед участниками соревнований новые, имеющие большое прикладное значение задачи. Они должны способствовать воспитанию у спортсменов-автомобилистов чувства локтя, ответственности, дисциплины.

# ГЛАЗМИ СУДЬИ



Г. СОЛОВЬЕВ,  
судья всесоюзной категории

Автору этих строк было доверено судить первые Всесоюзные ралли 1957 года, а в 1958 году возглавить судейскую коллегию республиканских и всесоюзных соревнований спартакиады комсомольцев и молодежи по этому виду автомобильного спорта. В процессе состязаний спортсмены, судьи и организаторы приобрели значительный опыт. Думается, что будет полезно сравнить проведенные за последние два года ралли и рассмотреть некоторые вопросы, связанные с их организацией и проведением.

Новостью, по сравнению с прошлым годом, является введение общего зачета для шоферов-профессионалов и любителей. Теперь отборочным признаком для участия в соревнованиях большого масштаба становится спортивный разряд. Получить его можно в однодневных ралли и состязаниях на мастерство фигурного вождения автомобилей.

До сих пор ралли проводились в СССР по заранее объявленным маршрутам. Это позволяло некоторым спортсменам провести на них предварительные тренировки, что ставило участников в неравные условия. Необходимо изыскать трассы ралли в районах с разветвленной сетью местных дорог, имеющих твердое покрытие, или улучшенных грунтовых дорог, и обязывать участников ориентироваться в выборе направлений к пунктам КВ и КП по географическим, дорожным или туристским картам. Таким образом возрастает значение штурманской подготовки участников ралли и еще больше повышается прикладное значение соревнований.

Пора уже отказаться от «традиции» проводить ралли только в летнее время. Соревнования на регулярность движения при разумном скоростном режиме могут проводиться при любом состоянии поверхности дорожного покрытия, в любых метеорологических условиях (конечно, не по грунтовым дорогам) и даже зимой, на дорогах с регулярным автомобильным сообщением.

Видоизменялись и дополнительные соревнования для распределения мест при отсутствии или равенстве штрафных очков. Если в первых Всесоюзных ралли состязались дополнительно только на мастерство фигурного вождения, то в финальных ралли спартакиады дополнительными являлись также и скоростные соревнования. Нужно было преодолеть трехкилометровый серпантинный подъем, участвовать в соревнованиях по фигур-

ному вождению по оригинальной программе из 10 упражнений.

Только одно из них — «осьмерка» — не входит в классический комплекс. Размеры габаритных фигур в ралли спартакиады были едиными для автомобилей всех моделей. «Боксов» было два: один для автомобилей «Москвич» и «Победа», другой для автомобилей других моделей. Соревнования проводились на основе габаритника. Норму времени, установленную для автомобилей «Победа», принимали за единицу, а для других моделей исчисляли нормативный коэффициент. При этом учитывали динамические качества автомобиля и его габаритную ширину.

Интересным было применение только одной нитки «колейного моста» и комбинация упражнения «перезока эстафета» с движением по колее. Последнее заключается в следующем: соревнующийся, взяв эстафетную палочку и держа ее в вытянутой в сторону левой руки, должен провести левые колеса автомобиля по колее, управляя автомобилем правой рукой. С этим упражнением участники справлялись легко. Но зато трудно выполнимым оказался проезд по другой колее правыми колесами, несмотря на то, что обе руки были свободными. В отличие от первых Всесоюзных ралли участникам спартакиады разрешалось не только останавливаться перед фигурами, но даже выходить из автомобиля для проверки положения колес и как угодно маневрировать. Впервые применялись так называемые «уровнительные кольца». Они позволяли сократить разницу до 2—3 часов. Однако дополнительные пункты контроля времени (КВ), неизбежные при «уровнительных кольцах», увеличивали шансы участников на получение штрафных очков, вследствие чего соревнующиеся на автомобилях разных моделей оказывались в неравных условиях.

Поскольку скорость, устанавливаемая для автомобилей разных моделей, различна, продолжительность нахождения участников в пути также неодинакова. Разница во времени по соревнованию в целом достигала 8—10 часов. Во Всесоюзных ралли 1957—1958 годов вводились так называемые «уровнительные кольца». Они позволяли сократить разницу до 2—3 часов. Однако дополнительные пункты контроля времени (КВ), неизбежные при «уровнительных кольцах», увеличивали шансы участников на получение штрафных очков, вследствие чего соревнующиеся на автомобилях разных моделей оказывались в неравных условиях.

В ралли спартакиады 1958 года «уровнительные кольца» не применялись. Для того чтобы участники равномерно при-

бывали на место дополнительного скоростного соревнования, приходилось устраивать большие перерывы (1—1,5 часа) между стартами автомобилей разных моделей. Такие перерывы неинтересны для зрителей. Вероятно, для быстросходных автомобилей в дальнейшем придется снова ввести «уровнительные кольца». А чтобы уравновесить шансы участников, надо вводить дополнительные пункты КВ для других автомобилей.

Возможно и другое, комбинационное решение: установить не очень длительные перерывы между стартами автомобилей различных скоростных групп (20—30 мин.), а затем, по мере отрыва на дистанции от автомобилей, идущих в режиме повышенных скоростей, задерживать автомобили быстросходных групп на одном или двух пунктах КВ, где для этой цели организовать упрощенные «закрытые парки».

Лучше всего было бы, разумеется, отказаться от множественности скоростных режимов в основных дорожных соревнованиях, которая продиктована стремлением привлечь наибольшее количество разнообразных моделей автомобилей. Вполне достаточно установить только 2 скоростных режима — один для автомобилей «Москвич» моделей 402, 407 и «Победа», другой — для автомобилей «Волга» всех модификаций. Не следует, однако, угадывать в другую крайность — устанавливать единый скоростной режим для автомобилей всех марок и моделей, как это имеет место в некоторых зарубежных ралли (например, «Ралли тысячи озер» в Финляндии).

В первых Всесоюзных ралли были только открытые пункты КВ. Впервые в СССР 1958 года, кроме того, установили секретные пункты: как обозначенные, на которых участники должны были отмечать маршрутные карты, так и не обозначенные («совершенно секретные»), где судьи фиксировали время прохождения дистанции только в протоколе. Эти повышались равномерности движения участников на дистанции.

Распознание любого секретного пункта КВ и работа судьи на «совершенно секретных» пунктах КВ затруднены: поэтому в проведенных до сих пор ралли секретные КВ ночью не организовывались. Однако участники, опасаясь штрафных очков, все трое суток проводили без сна. Чтобы избавить участников от переутомления, не оправдываемого спортивной необходимостью, в ралли спартакиады 1958 года спортсмены были предупреждены, что секретные пункты устанавливаются лишь для светлого времени суток.

Для того чтобы обеспечить некоторую среднюю скорость, спортсменам приходилось в одних местах ехать быстрее, чем в других. Обычно средняя скорость в городах и населенных пунктах составляла 30—40 км/час. На дорогах же спортсменам приходилось различать скорость 70, 90 и даже 110 км/час. Это небезопасно и к тому же отрицательно влияет на автомобиль.

Раньше практиковалось увеличение нормы времени на этапах, где встречались большие города. Однако такой метод не уменьшал трудностей, стоящих перед участниками ралли. Если, например, на этапе протяженностью 150 км при заданной средней скорости движения 75 км/час прибавить к расчетной норме времени 10 минут для проезда города, то новая средняя скорость оста-

нелет все же высокой для проезда населенных пунктов (68 км/час). Чтобы на коротком расстоянии войти в график, имея в виду вероятность секретного пункта КВ, спортсмену необходимо развивать высокую скорость. Но и она не всегда может обеспечить своевременное прибытие на секретный пункт КВ.

На ралли спартакиады было впервые введено новое понятие — нейтральная графика. Участники знали, что на прохождении городов время прибавлено. Путем несложных расчетов они определяли величину времени и строили график движения, исходя из средней установленной скорости. Таким образом, обеспечивались соблюдение безопасной скорости и возможность равномерного движения с заданной средней скоростью на дорогах.

Секретариаты судебных коллегий всех ралли для проверки того, как соблюдают спортсмены расписание движения, пользовались методом, заимствованным из зарубежных источников и, вероятно, рассчитанным на автоматическую или хотя бы механическую обработку документов. Критический анализ этого метода показал, что проверка соблюдения расписания движения может быть значительно облегчена и ускорена. В ралли спартакиады разработан и успешно применен простой метод сопоставления относительных чисел вместо сложных пересчетов абсолютного астрономического времени. По экспериментальной форме протокола в процессе подготовки вписывалось только основное расчетное астрономическое время прибытия на пункты

КВ, а при обработке — фактическое время прибытия на пункт. В следующую графу протокола проставлялся результат, т. е. количество минут опоздания (число со знаком «плюс») или опережения (число со знаком «минус») против основного расчетного времени. Надобность в вычислении нового расписания отпала, так как из сопоставления результатов по двум смежным пунктам КВ видно, как изменился характер движения экипажа — увеличилось опоздание, осталось без изменения, уменьшилось или полностью ликвидировано. Соответственно этому, опыт-таки со значительным облегчением, так как приходилось оперировать однозначными (в редких случаях двузначными) числами, определяются и записываются в последнюю графу штрафные очки за несоблюдение графика. Применяется дополнительное отметок «крестиков», например постановка «крестиков», когда не должна применяться льгота, повышало наглядность формы и еще более облегчало обработку материала.

Проверка протокола, составленного по экспериментальному методу, производилась очень быстро, почти механически, а наглядность формы давала возможность просто выявлять ошибки (кстати, их было сделано очень мало) и устранять без выполнения сложных расчетов.

Новый метод должен получить повсеместное применение и дальнейшее усовершенствование.

Во всех ралли слабым местом была служба времени: судьи на пунктах КВ фиксировали время по обычным часам.

Между тем проблема точной фиксации времени имеет большое значение. Если не удастся решить ее в недалеком будущем, применит более совершенные приборы, то потребуются, на наш взгляд, увеличить норму льготного времени в 3 до 5 минут на основных пунктах КВ и с 5 до 8 минут на секретных пунктах.

Несколько слов о подготовке участников к соревнованиям. Наблюдая за действиями спортсменов убеждают я, что многие из них плохо изучают положение о соревнованиях, не имеют предварительной теоретической подготовки, недостаточно тренированы в составлении расписаний движения. То же можно сказать о тактике прохождение пунктов КВ. Вместо того чтобы получить отметку времени с опережением в 1—2 льготные минуты, что не влетит за собой недолетов и не ухудшит положения на следующем этапе, большинство спортсменов выжидает наступления расчетной минуты. Нередко участники останавливают автомобиль перед желтым флагом финишного пункта КВ, хотя известно, что его можно проходить с любым опережением против основного расписания.

Автомобилистам-спортсменам, спортивным судьям и организаторам соревнований необходимо детально изучать отечественные и зарубежные материалы по ралли, обобщать накопленный опыт и решительно внедрять в практику организации и судейства ралли все то новое, что повышает спортивный интерес к этим соревнованиям и улучшает их проведение.



## АЛЕКСАНДР ВАСИН И ВИЗМА ЛАПИНА — ЛУЧШИЕ МОТОСПОРТСМЕНЫ ПРОШЕДШЕГО СЕЗОНА ОНИ ЗАВОЕВАЛИ ЕЖЕГОДНЫЙ ПРИЗ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

В № 4 нашего журнала за 1958 год сообщалось, что редакцией учреждена специальная призу журнала «За рулем», присуждаемый ежегодно тому спортсмену-мотоциклисту, который покажет наилучшие спортивные результаты в важнейших состязаниях года.

В 1958 году в число таких почетных состязаний входили: шоссейно-кольцевая гонка на первенство СССР (Ленинград, Таллин), финальный моторкросс спартакиады комсомольцев и молодежи (Куйбышев), мотоциклетный кросс на первенство СССР (Ереван) и международный мотоциклетный кросс в Тбилиси.

Зачет проводится на основании официальных итогов соревнований по очковой системе [8—6—4—3—2—1 за первые шесть мест].

Редакционная коллегия журнала «За рулем», рассмотрев официальные итоги соревнований 1958 года, признала необходимым присудить два приза за наилучшие спортивные достижения:

мастеру спорта Визме ЛАПИНЕ (Рига), победительнице финального моторкросса спартакиады комсомольцев и молодежи, чемпионке СССР по мотоциклетному кроссу, набравшей в двух зачетных соревнованиях 16 очков; мастеру спорта Александру ВАСИНУ (Ленинград), завоевавшему звание чемпиона СССР по шоссейно-кольцевой гонке и в классе мотоциклов до 125 см<sup>3</sup> и звание чемпиона СССР по мотоциклетному кроссу в классе мотоциклов до 125 см<sup>3</sup> и также набравшему в двух зачетных соревнованиях 16 очков.

Редакционная коллегия горячо поздравляет обоих спортсменов с наградой и желает им дальнейших успехов в овладении высоким спортивным мастерством.

## НА СТАРТЕ — СИЛЬНЕЙШИЕ ГОНЩИКИ УКРАИНЫ

Во Львове состоялся моторкросс посвященный XXI сезону КПСС. Редакция связалась по телефону с заместителем главного судьи соревнований Ш. Гахалкой, который рассказал об этом интересном состязании.

Для участия в моторкроссе съехались 18 мастеров спорта и 20 перворазрядников. В их числе на старт вышли также 12 женщин-спортсменок из различных областей республики.

Состязания проходили в районе парка «Погулянка» и, несмотря на неблагоприятную погоду, привлекли тысячи горожан. Значительная часть трассы хорошо просматривалась с окружающих высот. Трасса была подобрана применительно к требованиям проведения международных кроссов и изобилвала песчаными участками, подьямами и спусками, правыми и левыми поворотами.

Первой среди женщин успешно закончила все три заезда мастер спорта О. Кширак (Львов), вновь подтвердившая свое звание сильнейшей крестистки Украины.

В классе мотоциклов до 125 см<sup>3</sup> у мужчин лучше всех прошел дистанцию перворазрядник Пирогов (Одесса).

Мастеру спорта А. Вычизуну (Харьков) в напряженной спортивной борьбе удалось опередить всех других участников, выступивших на машинах класса до 350 см<sup>3</sup>.

Выское мастерство продемонстрировал неоднократный чемпион Украины и призёр первенства СССР — мастер спорта Н. Новохатский (Харьков). Он добился заслуженной победы на мотоцикле класса 750 см<sup>3</sup>.



Надавно делегация Центрального автомобильного клуба СССР посетила в Лондоне, где приняла участие в работе очередного конгресса Международной мотоциклетной федерации (ФИИМ), состоявшегося в Лондоне. Заседания проходили в Королевском автомобильном клубе, расположенном в центре английской столицы.

На конгресс прибыли делегация национальных мотоциклетных федераций 27 стран.

Сначала делегаты работали в комиссиях ФИИМ. Туристическая комиссия подвела итоги «клубных» гонок мотоциклетных ралли, проведенных в 1958 году. Отмечен рост мотоциклетного туризма во многих странах, всеотрицательно расширился состав участников международных мотоциклетных ралли. Это объясняется, в частности, тем, что в соревнованиях стали допускаться мотороллеры и мотовелосипеды.

По мнению комиссии, следует проводить мотоциклетные ралли не только летом, но и в другие времена года. Это позволит лучше оценить технические качества дорожных мотоциклов, всеотрицательно расширить мастерство гонщиков, определить, овладели ли они называемыми туристами.

Для того чтобы удешевить проведение ралли (они проводятся в основном за счет самих гонщиков), рекомендовано устроить слеты не в городах, а в районах и размещать участников соревнований не в гостиницах, а в палатках с простейшей мебелью и самым элементарным обслуживанием.

В связи с увеличением числа несчастных случаев на дорогах предложено создать национальные федерации, усилить пропаганду безопасности движения: выпустить плакаты, листовки, открытки, кинофильмы, организовать курсы обучения руководителей мотоциклетного спорта и тренеров в печати.

Для своевременного озанения неотложных вопросов безопасности движения признано целесообразным иметь в водительских правах каждого мотоциклиста отпечаток в виде его фотографии, подписи и представителя Ирландской национальной федерации, тогда порядок уже введен в это стране.

Туристическая комиссия утвердила календарь международных мотоциклетных ралли на 1959 год. Большое число их будет организовано в Бельгии, Италии, Франции, Англии, Голландии, Испании и других странах.

Спортивная комиссия рассмотрела и утвердила календарь всех международных соревнований и чемпионатов по мотоспорту на 1959 год. Всего их насчитывается 300.

Одно из важнейших командных международных соревнований — чемпионат молодежи — XXIV шестидневка будет проведена в сентябре в Чехословакии.

Важнейшим событием конгресса является решение о внесении изменений в условия гонок. Время старта для мотоциклов ограничено только одной минутой вместо ранее установленных двух. Данное время — минут. Заправка ГСМ в греды будет разрешена только в пунтах, официально установленных дирекцией. В январе в Лондоне соберется спортивная комиссия, которая окончательно уточнит все поправки к правилам проведения международных соревнований.

Техническая комиссия решила в очередном году составить справочник по спортивным мотоциклам всех стран. Обсуждался вопрос об ограничении участия гоночных и спортивных мотоциклов в соревнованиях. Предлагалось допускать к соревнованиям мотоциклы лишь в том случае, если их вынуждено не менее 25 в серии, а спортивных не менее 200.

В 1959 году намечено установить единые требования к швеллам гонщиков и ограничить размеры руля мотоциклов, а также приборов на руле.

Выставлен вопрос об изменении правил французов и испанцев, намечено провести весной 1959 года в Париже и в Барселоне.

После окончания конгресса в Лондоне открылась международная мотовелосипедная выставка, посвященная с особым вниманием к населению английской столицы.

Выставка носила торгово-рекламный характер. Она резко отличалась от обычных наших технических выставок. Там нельзя было получить подробные технические объяснения и т. п. Зато раздалась богато иллюстрированная рекламная проспекты, содержащие основные параметры мотоциклов и цены. Основное внимание на Лондонской выставке было уделено мотовелосипедам, так же как и мотороллерам и мотовелосипедам.

Спортивной техники почти не было представлено. Примечательным исключением составила чехословацкая фирма «Ява», выставившая новые гоночные и спортивные мотоциклы, численность которых чехословацкие гонщики успешно выступали в международных соревнованиях.

Советская делегация была тепло встречена в Лондоне деятелями автотомоспорта Англии. Советские мотоциклисты получили приглашение приехать на международные мотоциклетные ралли в Стаффорде и на Гоми в Девелестон. В свою очередь мы пригласили англичан принять участие в международном мотороссе в Киве.

Б. ТРАММ.

## ГОНОЧНАЯ ФОРМУЛА «ЮНИОР»

В журнале «За рулем» уже сообщалось о том, что на летнем конгрессе Международной автомобильной федерации была утверждена новая формула для гоночных автомобилей — так называемая формула «Юниор».

Наиболее характерная черта этой формулы — ее близость к машинам серийного производства, что позволяет находить в них основные элементы, которые пригодны для покупки, либо изготовления дорогостоящих гоночных автомобилей, что позволяет избежать затрат на изготовление скоростных автомобильных соревнований. Утверждение этой формулы будет способствовать более массовому развитию автомобильного спорта в ряде стран, где автомобильные соревнования типа «Гран-при» были до сих пор известны лишь весьма ограниченной группе гонщиков.

Утвержденная ФИА новая гоночная формула «Юниор» состоит из следующих особенностей:

Гоночный автомобиль формулы «Юниор» является одноступенчатым автомобилем (монотопом), основные агрегаты которого должны происходить от автомобилей серийного производства (выпускаемых в количестве не менее 100 штук). Шасси автомобиля должно иметь ко-

лесную базу не менее 2000 мм, колею не менее 1100 мм, ширину кузова не менее 1500 мм. Максимальная рабочая нагрузка на валу цилиндра при рабочем объеме цилиндров 1100 см<sup>3</sup> двигателя должна быть не менее 20 кг/см<sup>2</sup> при массе двигателя не более 250 кг. При этом двигатель должен быть в виде сухой вей, автомобиль (без топлива) со всеми подлагающимися ему формуле агрегатами.

Блок цилиндров, выключая коленчатый вал и цилиндры (если они сменные), должен быть от одного из утвержденных формулой производителей гоночных автомобилей. Это же относится и к картеру коробки передач. Количество ходов и ступеней в коробке передач может быть любым.

Принятая система тормозов и их конструкция должны соответствовать системе и конструкции тормозов того серийного автомобиля, с которого взят двигатель. За иском исключения могут системы подачи топлива (карбюраторная, прямого впрыска и пр.).

Максимальная мощность рабочего объема цилиндров двигателя может быть осуществлено только изменением диаметра цилиндра (увеличение либо уменьшение). Изменение хода поршня запрещается.

Двигатель «Юниор» должен иметь пусковой стартер.

Спортивная комиссия Международной автомобильной федерации (ФИА) приняла решение об ограничении с 1 января 1961 года рабочего объема цилиндров двигателей гоночных автомобилей, участвующих в соревнованиях. Максимум призов наций (I формула) до 1500 см<sup>3</sup>, т. е. фактически объявила существование нового типа соревнований — так называемых «сухих» соревнований. Ввиду того, что это решение ФИА вступает в силу через два года, розыгрыши первенства наций в большинстве случаев будут проводиться на рабочих объемах цилиндров 2500 см<sup>3</sup> будет проведено в наименьшем количестве случаев (не менее 1959 года, а также в будущем году).

Решение спортивной комиссии ФИА было принято штыком голосами против двух, после бурных дебатов, продолжавшихся 13 часов без перерыва; оно широко обсуждается в европейской автомобильной печати, поскольку затрагивает интересы целого ряда автомобильных фирм, особенно английских («Волво», «Астон-Мартин», «БМВ»), выпускающих гоночные и спортивные автомобили с двигателями среднего объема.

Новая формула предусматривает, кроме ограничения рабочего объема двигателя, также ограничение минимального веса автомобиля (не менее 300 кг), причем уточнены условия взвешивания; например, автомобиль должен быть заправлен водой и маслом, но топливные баки при взвешивании должны быть пусты. Автомобили должны иметь стартер, аккумуляторную батарею, запасную машину, инструменты, независимо друг от друга, тормоза. Кроме того, для повышения безопасности гонщика должны быть сделаны выступы на шлеме (область спячки сиденья).

## НОВАЯ «СИНЯЯ ПТИЦА»

Английский гонщик Доналд Камбелл, установивший недавно абсолютный мировой рекорд в гонках на выносливость (400 км/час), готовится к звездам на установление абсолютного рекорда на земле. Так известно, нынешняя скорость на автомобиле была достигнута Джозефом Кообом в 1947 году — 634,4 км/час.

Композитный авиационный самолет по-казывает скорость 700 км/час. Для этой цели строится автомобиль, познанный на местности. Идея «Синей птицы» — в своей форме после длительных исследований и испытаний в аэродинамической трубе. Идея автомобиля будет оценена, использована в двухступенчатой газовой турбине мощностью 3000 л. с., дающая припод на все четыре колеса. Первые рекордные заезды будут проведены в 1960 году.

Одноместный открытый кузов автомобиля должен иметь сиденье с предохранительными устройствами и прочными жароустойчивыми средствами в соответствии со статьей 125-й Международного спортивного кодекса.

Формула «Юниор» запрещает применение двигателей с расположенными сверху муфтавыми валами, применение самобленирующихся дифференциалов, изменение веса иерархических масс колесных ступиц, изменение расположения нулевого вала.

Двигатели автомобилей формулы «Юниор» могут работать во время старта и во время гонки на обычных товарных сортах топлива.

При запуске «Юниор» и старте международных соревнований национальные автотомолюбы должны представлять официальные свидетельства, подтверждающие технические и иных агрегатов автомобиля и типу соответствующего автомобиля серийного производства.

## ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Соревнования на личное первенство мира по автомобильным гонкам будут в 1959 году проводиться как и ранее, на гоночных автомобилях 1 формулы с рабочим объемом цилиндров двигателя до 2500 см<sup>3</sup>. Основанием будет проводиться и гонки на автомобилях II формулы, т. е. до 1500 см<sup>3</sup>.

В календарь соревнований, входящих в зачет розыгрыша первенства мира, включены следующие десять гонок на большие призы наций:

- Большой приз США — 13 марта в Себринге
- Большой приз Монако — 10 мая в Монте-Карло
- Большой приз Голландии — 31 мая в Зандвоорте

- Большой приз Бельгии — 14 июля в Спа
- Большой приз Франции — 5 июля в Реймсе
- Большой приз Англии — 18 июля в Сильверстоуне
- Большой приз ФРГ — 2 августа на Нюрбургском кольце
- Большой приз Португалии — 23 августа в Овиро
- Большой приз Италии — 13 сентября в Монце
- Большой приз Марокко — 11 октября в Касабланке

Для завоевания личного первенства и почетного звания чемпиона мира необходимо набрать наибольшее количество очков в шести из десяти зачетных соревнований.

## ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Розыгрыши мирового первенства автомобильных фирм (так называемого «Кубка конструкторов») будут проведены в 1959 году на спортивных автомобилях с рабочим объемом до 300 см<sup>3</sup>. В зачет розыгрыша первенства мира входят следующие шесть соревнований: 12-часовая гонка в Себринге (США) — 21 марта

- Гонка «Тарга Флориа» (Италия) — 24 мая

- 1000-километровая гонка на Нюрбургском кольце (ФРГ) — 7 июня
- 24-часовая гонка в Ле-Мане (Франция) — 20 июня
- Турист-Трофи в Англии — 5 сентября
- Гонка на Большой приз Венецулы — 11 ноября

## ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ СПОРТУ

На конгрессе ФИМ утвержден следующий календарь розыгрыша первенства мира по мотоциклетному шоссейным гонкам:

- Большой приз Франции — 17 мая в районе Опернь
- Турист-Трофи в Англии — 1 — 5 июня в Иль-Мане
- Большой приз ФРГ — 14 июня на кольце Хокенхайм
- Голландские Турист-Трофи — 22 июня в Виллемстаде
- Большой приз Бельгии — 5 июля на Франкских полях (Спа)
- Большой приз Швеции — 25 июля в Гельмере
- Большой приз Ирландии — 8 августа в Ульстере
- Большой приз Италии — 6 сентября в Монце

Зачет очков производится по пяти лучшим результатам.

Кроме того, будут проведены соревнования на большие призы:

- Испания — в Барселоне 19 апреля
- Австрия — в Зальдбурге 1 мая
- Финляндия — в Хельсинки 10 мая
- Венгрия — в Будапеште 6 августа
- Чехословакия — в Брно 23 августа
- ГДР — в Заксенринге 23 августа
- Швейцария — в Локарно 12 сентября.

XXXV международные шестидневные соревнования состоятся в Чехословакии с 14 по 19 сентября.

Международные мотоциклетные ралли ФИМ состоятся в Скарборо (Англия) 16—18 июня.

Мотоспорт наций намечено провести 30 августа в Намюре (Бельгия).

Финал мирового чемпионата по гаревой дорожке состоится 19 сентября в Уэмбли (Англия).

## ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

На конгрессе ФИМ утвержден следующий календарь соревнований на личном первенстве мира по мотоциклетному кроссу:

- Большой приз Австрии — 12 апреля в Венте
- Большой приз Швейцарии — 26 апреля в Женеве
- Большой приз Дании — 10 мая в Навесте
- Большой приз Франции — 17 мая в Мавенне
- Большой приз Италии — 14 июня в Имоле
- Большой приз ФРГ — 14 июня в Имоле

- 21 июня в Лейхлингене
- Большой приз Англии — 6 июля в Раулингпарке
- Большой приз Голландии — 28 июля
- Большой приз Бельгии — 2 августа в Намюре
- Большой приз Люксембурга — 9 августа в Этельборке
- Большой приз Швеции — 16 августа

Соревнования будут проводиться на мотоциклах с рабочим объемом цилиндров двигателя до 500 см<sup>3</sup>.

## ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ КРОССУ

Начиная с 1959 года вместо розыгрыша «Кубка Европы по малым литражам» (который фантически был в последние годы неофициальным первенством Европы), розыгрыш будет разыгрываться «Чемпионат Европы», состоящий из следующих 12 основных соревнований:

- Большой приз Австрии — 11 апреля
- Большой приз Швеции — 19 апреля
- Большой приз ГДР (первое) — 1 мая
- Большой приз Чехословакии — 24 мая
- Большой приз Польши — 31 мая
- Большой приз ФРГ — 7 июня
- Большой приз Англии — 14 июня
- Большой приз Италии — 21 июня
- Большой приз Франции — 28 июня
- Большой приз Голландии — 12 июля
- Большой приз Люксембурга — 9 августа
- Большой приз Швеции — 16 августа

Соревнования будут проводиться на мотоциклах с рабочим объемом цилиндров двигателя до 250 см<sup>3</sup>.

## ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

В зачет первенства Европы по ралли на 1959 год включены следующие основные соревнования:

- Ралли «Монте-Карло» в Монцако — 15—24 января
- Ралли «Сестриери» в Италии — 23—26 февраля
- Ралли «Великая Британия» в Англии — 10—12 марта
- «Ралли Тольбиано» в Голландии — 27 апреля — 2 мая
- «Германские ралли» в ФРГ — 1—16 мая
- Ралли «Акрополис» в Греции — 28—31 мая
- «Ралли полуночного солнца» в Швеции — 9—13 июня
- «Альпийские ралли» по Франции — 24 июня — 6 июля
- Ралли «Адрия» в Югославии — 22—26 июня
- «Ралли тысячи озер» в Финляндии — 14—16 августа
- 5000-километровые ралли по маршруту: Льеж—Рим—Люксембург (по Бельгии, ФРГ, Австрии, Югославии и Италии) — 2—6 сентября
- Ралли «Виннинг» в Норвегии — 18—21 сентября
- «Португальские ралли» в Португалии — 22—25 октября

## ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО ГОРНЫМ ГОНКАМ

В 1959 году в третий раз будет разыграно первенство Европы по горным гонкам:

- 28 июня — гонки на горе Венту (Франция)
- 4 июля — гонки на горе Пике (США)
- 12 июля — горные гонки Тренто-Вондоне (Италия)
- 26 июля — Большой горный приз ФРГ (гонки в Инзулинладе)
- 15 августа — Большой горный приз Австрии (гонки на горе Гайс)
- 30 августа — Большой горный приз Швейцарии.

**ФОТОКОНКУРС**, условия которого были опубликованы в № 7 «3 рулем», продлен до 1 октября 1959 года.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕНЕРМАН (зам. главного редактора), А. М. КОРИЛИЦИН, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

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

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 11/ХІ-58 г. Бум. 60х92/8 2,25 бум. л. — 4,5 усл. печ. л. 8,5 уч.-изд. л. + 1 вклейка. Подп. к печ. 31.ХІ-58 г. Тираж 125.000 экз. Цена 3 руб. Зак. 774.

# Календарь соревнований



Международный мотокросс на приз ЦАМК  
Киев, 20—26 сентября

Международные мотокроссы на призы АМК:  
Рига — 23 мая; Харьков — 23 июня;  
Таллин — 17 июля; Хабаровск — 23 августа;  
Иркутск — 23 августа



Первенство СССР по ралли  
Пярну, 10—15 июня

Первенство СССР по шоссейно-кольцевой гонке  
Минск, 9—7 сентября

Соревнования на побитие рекордов СССР  
15—20 сентября



В 1959 году советские спортсмены предложили принять участие в интернациональных мотокроссах в Чехословакии, Болгарии и Румынии. XXXIV Международных соревнованиях в Чехословакии, 4-дневных соревнованиях в ГДР и др.



Первенство СССР по ледяной дорожке  
Москва, 20—23 февраля

Первенство СССР по шоссейно-кольцевой гонке  
Рига (26—29 июня), Пярну (4—7 июля),  
Таллин (12—15 июля)

Первенство СССР по ипподрому  
Одесса, 29 июля — 3 августа

Всесоюзные многодневные соревнования  
Москва, 8—19 августа

Первенство СССР по мотокроссу  
Кишинев, 8—12 октября



Первенство ДОСААФ по водно-моторному спорту  
Николаев, 23—28 августа

Первенство СССР по водно-моторному спорту  
Киев, 10—17 сентября

Соревнования на установление рекордов по автомобильному спорту  
Москва, июнь



1959

