



За рулём
4
АПРЕЛЬ 1959



В этом номере вы прочтете:

**РОСТКАМ
НОВОГО — ВСЕМЕРНУЮ
ПОДДЕРЖКУ**

**ЗАВТРА СОВЕТСКОГО
ТРАКТОРОСТРОЕНИЯ**

**ЛЕНИНСКИЙ ДЕКРЕТ
О ПРАВИЛАХ ДВИЖЕНИЯ**

**РУКОВОДСТВО
АВТОМОТОСПОРТА
ПЕРЕДАНО ДОСААФ**

НА «ТРАССЕ ЖИЗНИ»

**ГОВОРИТ СУДЬЯ
ВСЕСОЮЗНОЙ
КАТЕГОРИИ**

**ЕСТЬ ЧЕМПИОНЫ СССР
В ГОНКАХ ПО ЛЬДУ!**

**НАРОДНАЯ
АВТОИНСПЕКЦИЯ**

МОДЕЛЬ КЛАССА 2,5 см³

**ТЕМА: «БАТАРЕЙНОЕ
ЗАЖИГАНИЕ»**

**НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ
И ЗАРУБЕЖНОЙ
ТЕХНИКИ**

**ПОКРАСЬ СВОЙ
АВТОМОБИЛЬ!**

На первой странице
о бложи: Советский миро-
литражный автомобиль на Вы-
ставке достижения народного
хозяйства СССР.

На четвертой страниц-
е о бложи: Скоро лето—
пора крупных мотоциклетных
соревнований.

Фото В. Довалло



На снимках
(сверху вниз):
Центральный стадион
имени В. И. Ленина. Па-
рад участников соревнова-
ний на первенство
СССР в гонке по ледяной
дорожке (см. статью на
стр. 12).

Фото Б. Маркина.

В Москву прибыла деле-
гация мотоспортсменов
Чехословакии для уча-
стия в международных
товарищеских соревнова-
ниях (см. статью на
стр. 16).

Фото Ник. Николаева

Киргизская ССР. Весен-
ние полевые работы в
Чуйской долине. Одними
из первых в колхозе
имени Карла Маркса Ке-
минского района присту-
пили к севу тракторист
М. Абдураулов и сельщи-
ца Б. Алиев.

(Фотохроника ТАСС)



САМОДЕЯТЕЛЬНЫМ КЛУБАМ— ПОВСЕДНЕВНОЕ ВНИМАНИЕ

Много миллионов членом насчитывает наше патристическое добровольное Общество — самое массовое, самое популярное из всех добровольных сил страны. И это вполне понятно. «Пока существуют агрессивные военные блоки заградных держав», — говорил на XXI съезде КПСС Н. С. Хрущев, — мы обязаны укреплять и совершенствовать наши славные Вооруженные Силы, стоящие на страже великих завоеваний и мирного труда советского народа». Поэтому каждый советский патрист должен внести посильный вклад в благородное дело укрепления обороноспособности страны.

IV съезд ДОСААФ поставил задачу добиться, чтобы в каждой организации были созданы и работали военные, военно-технические кружки или спортивные команды. Решить ее во многом должны помочь самостоятельные автомотоклубы.

Прошло больше года с тех пор, как Центральный комитет ДОСААФ одобрил почти уральские шахи — зачинателей движения за создание самостоятельных клубов. Сейчас уже можно привести некоторые итоги их деятельности, осмыслить первые шаги нового патристического движения.

Самостоятельных автомотоклубов создано немало. Это и не удивительно — активисты подхватили новую интересную форму оборонной и спортивной работы. Однако не везде они встречают поддержку со стороны комитетов Общества. Ведь только этим можно объяснить, что во всей Московской области нет ни одного самостоятельного автомотоклуба. Не лучше положение и в Ленинграде. Там был создан единственный в городе самостоятельный АМК на Ижорском заводе, который, кстати сказать, фактически не работает. Имеются случаи, и к сожалению не единичные, когда уже открытые клубы прекращают свое существование или обращаются с просьбой превратить их в штатные. Такие факты наблюдались в Горьковской области и Краснодарском крае.

Но дело и не только в том, что некоторые комитеты не уделяют общественным клубам достаточного внимания. В Свердловской области, например, организован ряд самостоятельных АМК. Однако бросается в глаза одна общая черта, присущая многим из них. Как ни странно, самостоятельные спортивные клубы почти не занимаются спортом. Кажется, уже где-то, а в клубе Уралаши имеются к этому все возможности. Однако до сих пор спортсмены этого крупнейшего в стране предприятия не выступили ни на одних состязаниях.

У некоторых активистов сложилось совершенно неправильное мнение, что заниматься мотоциклетным спортом — это значит обязательно выступать на всеюзовых, в крайнем случае на областных состязаниях. Если такой возможности по какой-либо причине пока нет, то считается, что спортивную работу вести нельзя. В Уральском политехническом институте, например, имеется более двух десятков дорожных мотоциклов. Рекорды на них, конечно, не поставишь. Но когда из 15 тысяч студентов тут имеется всего 8 мотоциклистов-разрядников, то это говорит о том, что руководители комитета ДОСААФ и совета самостоятельного АМК просто забыли о самом главном — развитии массовости спорта, привлечении к нему новых молодых любителей.

Большинство советов самостоятельных клубов обращает главное внимание на создание хозрасчетных курсов шоферов. Причем часто бывает, что обычным курсам при первичных организациях механики присваивают название самостоятельных автомотоклубов. При этом комитеты даже не всегда считают необходимым проверить наличие достаточной материальной базы. В результате бывает, что, «учитывая наличие материальной базы», областной комитет ДОСААФ своим приказом разрешает открыть самостоятельный клуб, а спустя пару месяцев ГАИ запрещает продолжение занятий на курсах шоферов из-за недостаточной обеспеченности их помещениями или наглядными пособиями.

Упущение хозрасчетной деятельности иногда превращается в самоцель, в средство зарабатывать деньги. При этом полученные в виде прибыли средства идут не на укрепление материальной базы клуба и развитие спортивной работы, а являются статьей дохода комитета ДОСААФ и расходуются на цели, не имеющие ничего общего с задачами самостоятельных автомотоклубов.

В самостоятельных автомотоклубах почти совершенно не уделяется внимания работе с любителями автомобильного спорта. Сейчас, пожалуй, нет ни одного крупного предприятия, на котором не работали бы десятки, а то и сотни владельцев собственных автомобилей. Для них нужно организовывать классификационные соревнования на мастерство вождения, проводить ралли. Это не потребует почти никаких расходов, а пользу принесет немалую.

Было бы неправильно считать, что недостатки, имеющиеся в работе самостоятельных автомотоклубов, — только результат невнимания к ним со стороны комитетов Общества. Существует еще немало вопросов, которые затрудняют успешную работу этих организаций.

Взять хотя бы обеспечение самостоятельных автомотоклубов. Профсоюзная организация работает на оборонно-спортивную работу определенными средствами. Но где приобрести, скажем, наглядные пособия, бензин, смазочные материалы, мотоциклы? УМО ЦК ДОСААФ должно как-то помочь самостоятельным клубам купить необходимые имущество. С этой целью было бы так же целесообразно организовать в системе ДОСААФ предприятие по изготовлению наглядных пособий.

Нередко бывает, что с помощью администрации самостоятельного клуба приобретает учебные автомобили. Однако органы ГАИ отказываются ставить их на учет. Об этом пишут в редакцию активисты Общества из разных городов страны. Органы ГАИ при этом ссылаются на то, что юридическое лицо самостоятельного автомотоклуба определено недостаточно ясно.

Но, допустим, автомобили согласится взять под свою ответственность комитет ДОСААФ. В этом случае ГАИ отказывает в «прописке» по другой причине: создание карликовых автохозяйств — менее 10 автомобилей — запрещено.

Раньше вопрос решался проще — на каждом предприятии была своя автобазы, и учебный автомобиль «прописывался» в этой автобазе. Сейчас мелкие гаражи ликвидированы, во всех городах созданы крупные объединенные автохозяйства совнархозов, которые не хотят брать к себе учебные автомобили. Управлению военно-технической подготовки ЦК ДОСААФ надо учесть произошедшие в структуре народного хозяйства страны изменения и решить с соответствующими организациями эти важные вопросы.

Часто при организации клуба у него нет средств даже для покупки наглядных пособий. Назрела необходимость продумать вопрос о какой-либо форме кредита «на оздоровление».

Не обязательно, чтобы кредит этот был в денежном выражении. Но если областные комитеты смогут передать работу клубу наглядные пособия и технику для открытия хозрасчетных курсов шоферов или мотоциклистов, зарядной или вулканизационной мастерской для любителей, он, конечно, быстро сумел бы вернуть долг. Система кредитования или хотя бы расщипки при уплате за приобретаемую технику и пособия помогла бы многим улучшить работу и облегчить первые шаги самостоятельных клубов.

Слабо помогают самостоятельным клубам наши штатные автомотоклубы ДОСААФ. А ведь именно они должны подкачать активистам, как назвать спортивную и учебную работу, как лучше провести автомобильные состязания, подготовить тренера, помочь преподавателю-общественнику.

Принято недавно постановление секретариата ЦК ДОСААФ «О ближайших мероприятиях по развитию автомобильного и мотоциклетного спорта в организациях ДОСААФ» требует резкого увеличения количества автомотоспортсменов, участвующих в состязаниях на собственных машинах. Новое постановление предполагает разработку таких условий соревнования, которые будут предусматривать стимулирование спортсменов, выступающих на собственных машинах. Это должно способствовать развитию спорта и в самостоятельных автомотоклубах.

Как всякое начинание, новая форма проявления общественной инициативы — самостоятельные клубы нуждаются сейчас в постоянной поддержке и внимании со стороны комитетов. Только это позволит им быстро окрепнуть и стать действенным средством улучшения оборонно-массовой работы в Обществе.

ТРАКТОРЫ СЕМИДЕТКИ

В годы войны немецко-фашистские захватчики нанесли значительный ущерб промышленности и тракторному парку СССР. Однако уже вскоре после ее окончания производство тракторов превысило довоенный уровень. Обгоняя одну за другой передовые промышленные страны капитализма, Советский Союз вышел по выпуску тракторов и по размерам тракторного парка на первое место в Европе и на второе в мире.

На полях нашей Родины работает сейчас свыше миллиона тракторов, с их помощью почти полностью механизированы наиболее энергоемкие работы в сельском хозяйстве.

Величественная программа нового крупного подъема народного хозяйства СССР в 1959—1965 годах, принятая XXI съездом КПСС, предусматривает дальнейшее значительное развитие сельскохозяйственного производства. В связи с этим перед тракторостроителями встанут весьма серьезные задачи. Необходимо завершить комплексную механизацию в сельском хозяйстве; выполнять все сельскохозяйственные работы в сжатые, наиболее благоприятные агротехнические сроки (что будет способствовать получению более высоких урожаев); механизировать трудоемкие и тяжелые работы в лесной промышленности, дорожном строительстве и ряде других отраслей народного хозяйства; широко использовать колесные тракторы на транспорте.

Тракторный парк СССР должен быть увеличен к 1965 году более чем вдвое, преимущественно за счет пополнения колесными тракторами. Это обусловлено необходимостью механизации возделывания пропашных культур: кукурузы, хлопчатника, овощей, картофеля и т. д., механизации сенокоса и сеноуборки, обеспечения тракторных перевозок в полевых условиях. Колесные тракторы значительно лучше приспособлены для этих работ, чем гусеничные. Одновременно будет значительно расширен типаж выпускаемых тракторов для всестороннего охвата потребностей развивающегося сельского хозяйства, а также повышена их производительность, экономичность, снижена себестоимость изготовления, уменьшена металлоемкость.

Рис. 1. Колесный универсальный трактор МТЗ-50.



Б. В. ШИШКИН,
кандидат технических наук

Решение указанных задач потребует коренного улучшения организации производства на основе специализации заводов, широкого внедрения передовой технологии, значительного совершенствования конструкций тракторов.

В соответствии с перспективным типажом тракторов, разработанным с привлечением широкого круга специалистов промышленности и сельского хозяйства, существующие модели тракторов будут на протяжении 1959—1965 годов постепенно заменяться на производстве сначала модернизированными, а затем новыми, более прогрессивными моделями.

Проводимые научными учреждениями СССР теоретические и экспериментальные исследования, опытные работы конструкторских бюро заводов тракторной промышленности, успехи техники в смежных отраслях позволяют определить основные направления дальнейшего развития техники тракторостроения.

Новые конструкции тракторов будут отличаться от выпускаемых в настоящее время рядом технико-эксплуатационных показателей. Так, например, средняя величина конструктивного веса трактора уменьшится к 1965 году примерно на 29% (особенно значительно уменьшится вес колесных тракторов). К 1965 году металлоемкость должна уменьшиться для колесных тракторов в среднем с 184,3 до 113,8 кг/л.с., для гусеничных с 163,6 до 125,4 кг/л.с. Внедрение в производство новых, более легких по весу конструкций тракторов позволит эффективнее использовать ресурсы металла, выделяемые тракторной промышленностью.

Тракторы будут обладать и улучшенной топливной экономичностью; расход топлива на тяговую лошадиную силу в час в среднем для всех тракторов снизится к 1965 году на 12,4% по сравнению с 1957 годом.

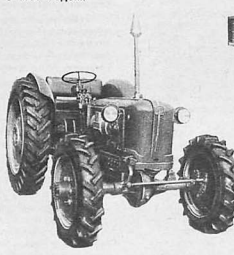


Рис. 2. Трактор Т-35 А с четырьмя ведущими колесами.

Значительное внимание в новых конструкциях уделяется улучшению проходимости по рыхлым почвам, увеличению скорости движения, облегчению управления, оснащению вспомогательными механизмами и приспособлениями, которые расширяют возможности применения тракторов на различных работах.

По колесным тракторам основные усилия конструкторов и научных работников направлены на создание трех унифицированных семейств, предусмотренных перспективным типажом. Представителем одного из этих семейств является разработанный на Микском тракторном заводе колесный универсальный трактор МТЗ-50 (рис. 1), который предназначается для работы в сельском хозяйстве, где он может быть использован для пахоты с трехкорпусным навесным плугом, для междурядной обработки пропашных культур, для работы по уборке урожая; сенокоса, сеноуборки и др. Кроме того, машина хорошо приспособлена для транспортных целей, может выполнять погрузочные, землеройные и легкие бульдозерные работы.

Трактор оборудован гидравлической навесной системой, валами отбора мощности — с независимым и синхронным приводами, предусмотрена возможность установки на нем приводного шкива.

МТЗ-50 на 450 кг легче серийного трактора МТЗ-5М, более производительный, экономичен и легок в управлении. Сухой вес его 2,4 т. Габаритные размеры: длина 3860 мм, ширина 1870 мм, высота (по рулевому колесу) 1875 мм. Дорожный просвет 650 мм. Диапазон скоростей движения от 1 км/час до 23 км/час. Удельное давление на грунт передних колес 1,7 кг/см², задних колес — 0,85 кг/см².

На базе трактора МТЗ-50 разработана модель со всеми ведущими колесами. Она отличается несколько большим ве-

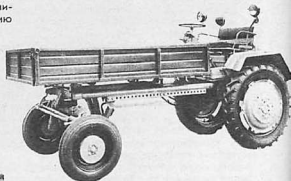


Рис. 3. Самоходное шасси Т-16.

сом, меньшим дорожным просветом, большим размером шиши передних колес.

Базовой моделью другого семейства является созданный коллективами НАТИ и Липецкого тракторного завода колесный универсальный трактор Т-35. В основном он будет использоваться для междурядной обработки пропашных

культуры, на уборочных работах, сенокосении и пр.; пригоден этот трактор также и для пахоты с навесным двухкорпусным плугом, для транспортных и погрузочных работ. Навеска машины у него осуществляется сади при помощи гидравлической системы. Вал отбора мощности имеет независимый и синхронный привод. На тракторе с левой стороны или сади можно установить приводной шкив.

Диапазон скоростей движения трактора Т-35 составляет 1,4—21,0 км/час, диапазон тяговых усилий — 1140—250 кг. Удельное давление на грунт передних колес 1,8 кг/см², задних колес — от 0,8 до 1,2 кг/см².

На базе этого трактора разработана модификация Т-35А (рис. 2) с приводом на все четыре колеса. Этот трактор отличается от базовой модели в основном улучшенной проходимостью, большей тягой, но имеет меньший дорожный просвет и несколько больший вес.

Другой модификацией этого семейства является самоходное шасси Т-27, представляющее собою разновидность трактора с развальной рамой, на которой можно размещать различное навесное оборудование.

Третий класс колесных тракторов представлен созданным работниками НАТИ и Харьковского тракторостроительного завода самоходным шасси Т-16 (рис. 3).

Сухой вес его 1200 кг, длина 3450 мм, высота (по рулевому колесу) 1550 мм, база 2500 мм. Колея передних колес регулируется в пределах 1200—1700 мм, задних — в пределах 1200—1800 мм. Дорожный просвет 560 мм. Диапазон скоростей движения от 1,1 до 19,6 км/час. Диапазон тяговых усилий от 800 до 115 кг. Удельное давление на грунт передних колес 1,8—2,0 кг/см², задних — 0,8—0,9 кг/см². На передних колесах установлены пневматические шины размером 5,5—16, на задних — размером 8—32. Навеска сельскохозяйственных орудий возможна сади, спереди и между осями передних и задних колес. Имеется вал отбора мощности с независимым и синхронным приводом. Предусмотрена возможность установки на переднем броне рамы приводного шкива.

На базе этого шасси создается конструкция колесного трактора Т-20, трактора с четырьмя ведущими колесами Т-22, а также гусеничного трактора для виноградинок.

Для механизации тяжелых работ в промышленности и на строительстве будут выпускаться мощные гусеничные тракторы. Челябинский тракторный завод работает над созданием трактора промышленного назначения мощностью 250 л. с. Готовится производство гусеничного трактора Т-140 (рис. 4), предназначенного для тяжелых землеройных работ, вывозки древесины на лесозаготовках, глубокой пахоты тяжелых почв и пр.

Сухой вес этого трактора равен 15 т, длина 5300 мм, ширина 2740 мм, высота 2900 мм. Дорожный просвет равен 480 мм. Диапазон скоростей движения: 2,38—10,9 км/час. Диапазон тяговых усилий на буксирном крюке 13 300—2200 кг.

Кабина трактора двухместная, герметизированная, с теплозвукоизоляцией и приточной вентиляцией очищенным от пыли воздухом.

На тракторе устанавливаются два вала отбора мощности (вперед и назад), пневматическое оборудование с компрессором, ресиверами и навесным оборудованием. Он может быть оборудован удерживающей гусеницей, обеспечивающей наценную проходимость по заболоченной местности.

На испытаниях опытных образцов были отмечены очень хорошие сцепные качества ходовой части трактора, что благоприятно сказалось на общем коэффициенте полезного действия. Эластичная подвеска катков увеличивает возможность транспортного использования машины.

Сталинградским тракторным заводом разработан и испытывается гусеничный сельскохозяйственный трактор ДТ-56 (рис. 5). Помимо сельскохозяйственных, он сможет успешно выполнять также погрузочные, легкие землеройные работы и использоваться на транспорте.

Сухой вес трактора (опытного образца) составляет около 4,5 т, диапазон скоростей движения 3,68—12,3 км/час, тяговые усилия 3500—800 кг.

На тракторе установлена двухместная металлическая кабина с удобным мягким сиденьем для тракториста и устройством для обогрева. Специальное оборудование включает вал отбора мощности и навесную систему с гидравлическим управлением для навески на трактор сельскохозяйственных машин и орудий.

По сравнению с серийным трактором этого же тягового класса — ДТ-54 —

новый трактор отличается меньшим весом (почти на тонну), более высокими скоростями движения и лучшими тяговыми качествами. Производительность его выше, чем у ДТ-54 примерно на 18%, а возможность работы с навесными орудиями значительно улучшает его маневренность.

Испытания опытных образцов показали хорошую работоспособность трансмиссии и других узлов тракторов. Доработка конструкции до начала производства должна будет, в основном, коснуться двигателя.

Помимо целых машин, тракторная промышленность ведет большие работы и по созданию новых усовершенствованных агрегатов и механизмов для них. Примером могут служить унифицированные дизели воздушного охлаждения Д-30 и Д-16, предназначенные для установок на тракторы Т-35, Т-35А и самоходное шасси Т-16.

Двигатель Д-30 имеет вес 300 кг против 435 у серийного дизеля с водяным охлаждением мощностью 28 л. с.; двигатель Д-16 имеет вес 210 кг против 350 кг у серийного дизеля той же мощности.

Интересной новинкой является одноплунжерный топливный насос ОНМ, имеющий вес 9 кг против 28 кг веса серийного топливного насоса. Унифицированная разделяющая гидравлическая навесная система ставится теперь на все сельскохозяйственные тракторы. Она позволяет самому трактористу удобно управлять навесными и полунавесными сельскохозяйственными машинами, агрегатируемыми с трактором, не требуя вспомогательного рабочего.

Модернизация и создание новых конструкций тракторов и их отдельных механизмов далеко не ограничиваются перечисленными моделями. Но и приведенные здесь данные характеризуют общие направления развития и технический уровень конструкций тракторов, подготавливаемых промышленностью для производства в предстоящем семилетии.

Рабочие, конструкторы, инженеры и техники тракторостроители вдохновлены трудятся, выполняя задачи, поставленные XXI съездом КПСС.

Рис. 4. Мощный гусеничный трактор Т-140.

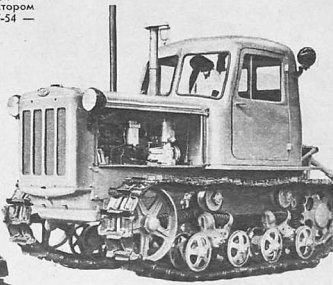
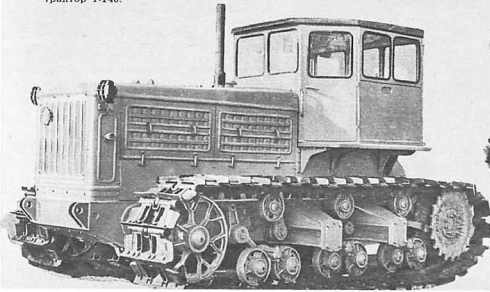


Рис. 5. Гусеничный трактор ДТ-56.

ШОФЕР ИЗ СМОЛЬНОГО



Шоферу Тарасу Митрофановичу Гороховику недавно исполнилось семьдесят лет, но он всего лишь несколько месяцев назад ушел на пенсию. Почти полвека провел Тарас Митрофанович за рулем автомобиля, освоил эту профессию еще задолго до Октябрьской революции в большом военном гараже Санкт-Петербурга.

В дни Октября Тарас Гороховику вместе с товарищами-шоферами перешел на сторону Советской власти, и гараж бывшего Временного правительства стал автобазой Смольного. Тарасу Митрофановичу довелось возить на своем

«Делоне-Бельвиле» первых народных комиссаров.

На всю жизнь запомнился ему живой образ Ильича — энергичного, веселого, любящего шутку...

Это было в первый день восемнадцатого года. Зловещей тучей на совсем еще юную республику Советов надвигалась гражданская война. Часов в семь вечера машину Тараса Гороховику вызвали к подъезду Смольного. По ступенькам спустился Н. Подвойский — народный комиссар по военным делам.

— Поедем в Михайловский манеж, — сказал он. — Там сейчас выступал Ленин.

В огромном манеже шел митинг первого отряда социалистической армии, уходящего на фронт защищать красный Питер. Тарас Митрофанович поставил машину неподалеку от выхода и на минутку заглянул в манеж послушать Ильича.

— Нам надо показать, — говорил Ленин, — что мы — сила, способная победить все преграды на пути мировой революции. Пусть товарищи, отправляющиеся в окопы, поддержат слабо, утвердят колеблющихся и вдохновят своим личным примером всех уставших. Уже проснутся народы, уже слышат горячий призыв нашей революции, и мы скоро не будем одиноки, в нашу армию вольются пролетарские силы других стран...

По манежу прокатилась волна рукоплесканий и приветственных криков. Военный оркестр грянул «Интернационал». Красные воины обступили Владимира Ильича и его спутников, и все вместе двинулись к выходу.

Тарас Митрофанович поспешил к автомобилю. Вскоре подошел Владимир Ильич со своей сестрой Марией Ильиничной и швейцарским коммунистом Ф. Платеном.

— Пожалуйста, отвезите нас в Смольный, — сказал Ленин.

Все трое сели на задние сиденье, и Тарас Митрофанович повел автомобиль по улицам притихшего города.

Было уже темно. На пустынных улицах и площади лег туман. Машина въехала на освещенный фонарями мост через Фонтанку. И вдруг — пули ударили в стекло перед водителем! Острые стеклянные осколки врезались в лицо...

«Это — в Ильича!» — мелькнула страшная мысль. — Скорее отсюда!»

Дав полный газ, Тарас Митрофанович круто повернул автомобиль в ближайший переулок и почался по направлению к Смольному. Несколько пуль, пушенных вдогонку, пробили кузов... Снег, который долго не убирали, сугробами лежал на улице, туман поглощал свет фар. Но питерский шофер Тарас Гороховику отлично знал город и в этом почти «слепом полете» уверенно вел машину, обходящая все препятствия.

Впереди показались огни Смольного. Тарас Митрофанович затормозил и открыл дверцу:

— Все живы!

— Все, — услышал он спокойный голос Владимира Ильича. — А что, и в самом деле это в нас стреляли!

— А то как же! — ответил шофер, у которого словно гора с плеч свалилась. — Еще счастливо отделались!..

Мария Ильинична описала позднее в своих воспоминаниях эту опасную минуту. Когда в кузов ударили первые пули, товарищ Платен рукой отвел в сторону голову Ленина. Пуля задела палец Платена и окровавила руку.

За воротами Смольного Владимир Ильич и его спутники осмотрели автомобиль. В кузове чернело несколько пробоин. Пули прошли навывлет, а одна застряла в кузове.

Владимир Ильич крепко пожал руку шоферу и поблагодарил:

— Спасибо вам, товарищ! Действительно, счастливо отделались.

Через двое суток все террористы были арестованы. Они оказались царскими офицерами.

Этот небольшой рассказ мне хочется закончить строками из письма В. Д. Бонч-Бруевича, высоко оценившего действия водителя. «Благодаря тому, — писал он впоследствии, — что шофер Т. М. Гороховику не растерялся и тотчас же, как только раздалась выстрелы, дал особо сильный ход машине и быстро повернул направо за мостом в переулок, Владимир Ильич избежал смертельной опасности от дальнейших выстрелов. Совершенно несомненно, что мы должны быть чрезвычайно благодарными Т. М. Гороховику за его отчетливую работу шофера, везшего Председателя Совета Народных Комиссаров».

А. ШАМАРОВ.



Рисунок В. Кобылицкого.

ПЕРВЫЕ СОВЕТСКИЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ

Жаркое июньское солнце вривалось в окна кабинета, поблескивало на телефонных аппаратах.

Оторвавшись от килы бумаг, Ленин сильно потер руками шившаковой лоб, встал, в замочности прошелся по кабинету. Но вот он снова стремительно вернулся к столу. Изредка останавливаясь, по бумаге побеголо перо...

Шел 1920 год — пора напряженной борьбы с интервенцией, контрреволюцией, разрухой.

Магко открылась дверь, в кабинет вошла Лидия Александровна Фотиева, секретарь Совнаркома.
— Декрет об автодвижении, Владимир Ильич. Не знаю, есть ли у вас сейчас время...

Не дав закончить, Ленин остановил ее жестом.

— Это важная проблема, на мой взгляд. Порядок в автодвижении должен быть наведен именно сейчас.

Ленин привнул к себе несколько отпечатанных на машинке листов. Вооружился карандашом. Внимательно читал каждый из 39 пунктов. Потом взял ручку, размашисто расписался.

...Вот они перед нами — несколько напечатанных на машинке листов: «Декрет Совета Народных Комиссаров об автодвижении по городу Москве и ее окрестности (правила)», подписанный Председателем Совета Народных Комиссаров В. Ульяновым (Лениным), управляющим делами Совета Народных Комиссаров В. Бочк-Бруевичем и секретарем Совнаркома Л. Фотиевой 10 июня 1920 года. Декрет был опубликован в № 127 «Известий Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов» от 13 июня 1920 года.

Читаемся в эти первые советские правила движения автомобильного транспорта. Многие в них уже отошло в область истории. И это понятно: не сравнить автомобили 1920 года ни по качеству, ни по количеству. Но есть в этих первых правилах и то, что осталось жить до наших дней.

«Каждая курсирующая по городу Москве и Московской губернии автомашина должна иметь два печатных номерных знака... Самописные номерные знаки отнюдь не допускаются. Номерные знаки должны содержаться в чистоте и исправности и вполне соответствовать своему назначению: опознанию на ходу машины спереди и сзади».

Декрет, подписанный В. И. Лениным, подробно разъясняет правила регистрации автомобиля, дает полный перечень шоферских документов и путевых листов.

И всюду, в каждом пункте слышно дыхание времени. Гражданская война, напряженное положение обзывали всех шоферов иметь при себе, помимо шоферских прав, удостоверение личности, выданное с места службы в визой военного комиссариата города Москвы.

Основное место в декрете занимает глава «О мерах к предотвращению опасности от автодвижения по улицам города Москвы». В ней указана скорость, с какой могут двигаться по улицам легковые автомобили, мотоциклы, грузовые

ки в дневное и ночное время. «Легковые автомобили и мотоциклы могут двигаться по улицам со скоростью не свыше 25 верст в час, а грузовые автомобили — не свыше 15 верст в час. Скорость движения не ограничивалась только для автомашин, выезжающих на пожар».

«Езда левой стороной, обгон на узком месте и срезывание углов безусловно воспрещается».

Интересно, что уже в то время принимались меры к уменьшению шума на улицах. Конечно, тогдашняя техника не позволяла сделать многого в этом отношении. Автомобилем приходилось часто употреблять самые фантастические горючие смеси. Поэтому правила в виде исключения разрешали езду без глушителей для автомобилей, двигателя которых перегревались от плохого горючего.

И вот еще один любопытный пункт. Думается, что его не надо комментировать: «Езда с милицейским свистком (с горошиной в свистке), как вызывающая паннику на улицах, воспрещена».

Декрет строго определял круг лиц, имеющих право поездок на служебных легковых автомашинах. Сотрудники всего десяти организаций, таких, как ВЦИК, СНК, ВЧК, ФВС, имели это право, причем безусловно запрещалось «пользование автомобилями для поездок в театры, концерты и тому подобное».

Наблюдение за соблюдением правил этого декрета возлагалось на инспекцию транспортного отдела Московского Совета рабочих и крестьянских депутатов.

...Листья пожелтевшие листки одного из советских декретов и слышишь за шорохом страниц, как встает во весь рост 1920 год. Невольно поражаешься тому, что в тяжелые дни гражданской войны, голода и разрухи вождь партии и государства Владимир Ильич Ленин нашел время для того, чтобы заняться с таким вопросом, как движение автотранспорта.

Ю. ДМИТРИВ.

АВТОМОБИЛЬ № 236

В зале Центрального музея В. И. Ленина выставлен для осмотра автомобиль, которым пользовался В. И. Ленин в 1920—1922 году».

Много труда и стараний приложили работники музея и советские люди из разных городов страны, чтобы этот автомобиль был разыскан и доставлен в музей.

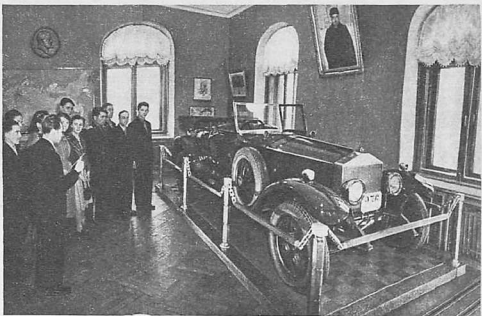
Постоянный шофер В. И. Ленина тов. Гиль сообщил основные приметы автомобиля, в архиве была найдена примосдаточная ведомость с техническим описанием машины: номер мотора — 207, тип — легковой, число мест — 4, мощность — 40/50 л. с., число цилиндров — 6. Ведомость заканчивалась словами: «На машине следует осмотреть крепление мотора и передние кожуха. Этот доку-

мент был датирован 27 мая 1930 года».

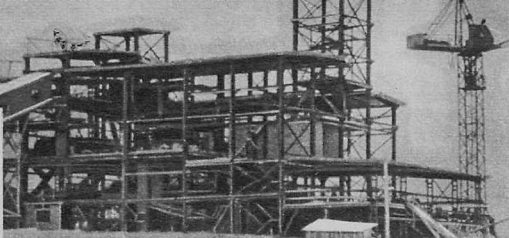
Работники музея удалось установить, что после смерти В. И. Ленина этот автомобиль находился в гараже Совета Народных Комиссаров, затем его переправили в Симферополь, а оттуда в Керчь. Здесь он и был обнаружен.

Последний шофером на этом историческом автомобиле был Г. Аристархов, который и расказал, что в 1937 году после серьезной аварии автомобиль было решено сдать на металлолом. Аристархов воспротивился этому, сам восстановил автомобиль и проехал на нем еще 15 тысяч километров.

Ежедневно сотни посетителей с интересом осматривают автомобиль с номерным знаком 236, на котором ездил В. И. Ленин.



Так пока выглядят Ленинградский проспект поселка Мирный. Но скоро здесь вырастут жилые дома.



ЛЮДИ КРЕПКИЕ, КАК АЛМАЗ

В печке-временке жарко краснеет уголь, и в кабинете начальника Мирнинской автобазы не чувствуется, что за стенами барака сорокаградусный мороз. Вячеслав Иванович Кучеров просматривает сводку. И в этом месяце славно потрудились шоферы. Вполне возможно, что автобаза вновь останется на Доске почета в Якутском совнархозе. Кучеров встал, подошел к окну. В ледяном молоке тумана темнели автомобили. Около них неярко светились костры. Кто-то из шоферов, вооружившись факелами, разогревал настившие за ночь машины. И вот так каждое утро. Гараж еще не построен, обслуживание и ремонт приходится делать под открытым небом, а до железа рукой приотрнуться бозяно — обожжет.

Шоферы на Мирнинской автобазе по-добрялись крепкие, понимающие, что есть дела более важные, чем постройка гаража. Некоторые из них сами живут пока в палатках: не успевают дома за новоселами. Ведь дома надо привезти, и воду тоже, и уголь, и продовольствие, шлакоблоки на строительство школы, оборудование, аппаратуру для обогащательной фабрики. Она еще представляет собой сложный переплет конструкций, но уже летом этого года каждые три секунды сюда будет приходить самосвал с кимберлитом — породой, содержащей алмазы, добытой из трубы «Мир».

Это коренное месторождение драгоценного камня было открыто совсем недавно в нехоженой якутской тайге. Геологи назвали трубку самым дорогим для советского человека словом — мир.

«Выявленные месторождения алмазов создали надежную сырьевую базу для организации в СССР крупной алмазодобывающей промышленности. Выпуск отечественных алмазов в 1965 году увеличился примерно в 15—16 раз по

— Решили наградить тебя, Петру, — говорит П. Распопину (слева) В. Кучеров



сравнению с 1958 годом. Это позволит широко применять технические алмазы в машиностроении, на геологоразведочных и горных работах, — сказано в утвержденных XXI съездом КПСС контрольных цифрах развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы.

Рядом с трубкой «Мир» вырос поселок. Здесь разбиты уже будущие проспекты: «Московский», «Ленинградский», возведены десятки домов, среди них есть и двухэтажные, открыт первый клуб, завезен шрифт для газеты, днем и ночью гудят дизели электростанции. А ведь всего два года назад тут был срублен первый дом.

В Мирный один за одним летят самолеты с грузом для стройки. Но не все можно перевезти по воздуху. Скреперы, насосы-великаны, осадочные машины, канатобрусьевые станки в них, например, не разместятся. Их везут шоферы. Весной растает «зимники» — автодорога, связывающая Мирный с ленским портом. Бездорожье надолго отрежет путь даже гусеничным вездеходам. Вот тогда можно будет поставить автомобили на ремонт, отдохнуть, а пока надо работать сколько хватает сил, использовать зимнюю дорогу, завезти как можно больше грузов.

Вячеслав Иванович Кучеров сегодня подписал приказ о награждении шоферов Петра Распопина и Александра Сухоногова. Завтра на общем собрании этим водителям будут вручены красные выпельки. Но хорошо сейчас, перед выездом, погладить передовиков. Рейс им предстоит дальний, тяжелый, «зимник» пролеет по тайге, по обледенелым холмам.

Александра Сухоногова начальник автобазы принимал на работу здесь, в Мирном. Тот окончил досоветские курсы в Амурской области, отслужил положенное в армии, сам приехал строить будущий «алмазгорад». Нелегко было вначале Сухоногову. Но освоился быстро, стал первыполнять план, сделал уже более пятидесяти тысяч тонна-километров. Недавно его приняли в кандидаты партии.

А с Распопиным у Вячеслава Ивановича старое знакомство.

Мирный еще только зарождался, когда из Большого Невера, что в Амурской области, двинулись сюда, в глушь якутской тайги, 96 автомобилей. Они

шли работать на новостройку и везли для нее грузы. Машины разбили на четыре колонны. Ответственным назначили Вячеслава Ивановича Кучерова.

Две недели длился этот необычный штурм непроходимых мест, две недели безостановочно работали двигатели. Машины встречала пурга, морозы доходили до пятидесяти пяти градусов. Запасные водители подменяли товарищей, отдыхать приходилось в кабинках, согреться у костров. И вот, оставив поза-



Шофер Александр Сухоногов — один из молодых строителей Мирного.

ди 2786 километров, колонны в полном составе достигли Мирного.

Во время этой поездки Кучеров много часов провел в кабине, подменяя, когда было особенно тяжело, Петра Распопина.

«Слово «алмаз» произошло от греческого «адамас», что означает «несокрушимый», «непреодолимый». Это само твердое из всех известных на земле веществ. И шоферы, работающие в Мирном, словно восприняли качества чудесного минерала: они идут через трудности от успеха к успеху — эти крепкие, как алмаз, люди.

Н. БОБРОВ.
Фото автора.

пос. Мирный,
Якутская АССР.

ЗА ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ АВТОМОТОСПОРТА

Недавно Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О руководстве физической культурой и спортом в стране, направленное на дальнейшее развитие физкультурного движения, новый подъем творческой инициативы и самостоятельности в этой области.

До сих пор руководством физкультурным движением в нашей стране осуществлялось государственным органом — Комитетом по делам физкультуры и спорта. Теперь найдена более целесообразная форма организации физкультурного движения, при которой решающую роль будут играть общественные организации. Создается Союз добровольных спортивных обществ, который будет не государственным, а общественным органом.

В 1959—1965 гг. наряду с невиданным ростом экономики страны предусмотрено осуществление нового подъема в развитии физической культуры. Широкие перспективы открываются для развития автоспорта.

В предвидении семилетии возрастает выпуск автомобилей, в том числе легковых, начнется производство микролитражных машин, еще больше будет сходить с заводских конвейеров мотоциклов и моторолдеров. Умножится ряд владельцев собственных автомобилей и мотоциклов. Прирост числа водителей в стране за семилетку составит несколько сот тысяч. Все это позволит вольче в автоспорт тысячи новых способных спортсменов, создать прочную материальную базу для повышения их мастерства и завоевания рекордов.

Руководство автоспортом в стране ныне полностью возложено на ДОСААФ СССР — наиболее массовое добровольное Общество, насчитывающее

в своих рядах миллионы членов. Ставя своей задачей добиться в ближайшие годы быстрого подъема автоспорта, секретариат ЦК ДОСААФ недавно принял постановление «О ближайших мероприятиях по развитию автомобильного и мотоциклетного спорта в организациях ДОСААФ».

Учитывая все возрастающее стремление молодежи к изучению автомодели, к занятиям спортом и моделизмом, а также значительно возросшие за последнее время возможности автотюбклов, постановление обязывает комитеты и автотюбкловы ДОСААФ принять решительные меры к улучшению спортивно-массовой работы и в 1959—1961 годах добиться безусловного выполнения решений IV Всесоюзного съезда Общества по вопросу развития военно-прикладных видов спорта. В постановлении подчеркивается, что нужно больше привлекать молодежь к занятиям автоспортом, совершенствовать мастерство основной массы автомобильных и мотоциклетистов. Это будет способствовать обновлению существующих и установлению новых, более высоких рекордов.

Автотюбкловы, расположенные в республиканских, краевых и областных центрах, реорганизуются соответственно в республиканские, краевые и областные, остальные — в городские и районные. При крупных первичных организациях ДОСААФ намечено создать широкую сеть самостоятельных автотюбклов или автомобильных, мотоциклетных и автотюбкловых секций, объединяя в них спортсменов ДОСААФ, ДСО, автотюбклов и автомодельстов.

Самостоятельные автотюбкловы должны быть созданы в первую очередь на тех заводах, где профиль производства близок автоспорту — автомобильных, мотоциклетных, моторолдерных, машиностроительных, а также на автобазас и в крупных автотранспортных хозяйствах, автомобильных учебных заведениях, институтах, конструкторских бюро и т. д. В настоящее время разрабатывается новый устав автотюбклов (применительно к уставам спортивных федераций). Условия проведения соревнований будут приближены к международным правилам ФИА и ФИМ. Пересматриваются нормативы Единой спортивной классификации по автоспорту и автомоделизму.

Уже утвержден временный состав оргкомитета, оргбюро секций и президиума Всесоюзной коллегии судей по автоспорту Центрального автотюбклова СССР. На него возложена задача представлять нашу страну в международных автомобильных и мотоциклетных организациях и быть центром всей работы по автоспорту в СССР.

Перед ЦАМК СССР сейчас стоит важная задача — успешно провести все спортивные мероприятия по плану 1959 года, а также Спартакиады народов СССР, в которой примет участие лучшие мотоциклетисты союзных республик. В то же время должна вестись серьезная подготовка к тому, чтобы в 1960 году значительно увеличить количество соревнований по автоспорту, проводить регулярные первенства автотюбклов — городских, областных, краевых, респуб-

ликанских. Первенства СССР решено проводить, как личные.

Принимая самые энергичные меры к созданию спортивной базы, нужно вести борьбу с жилищными трудностями среди отдельных групп спортсменов. Ведь не секрет, что соревнования у нас проводятся обычно за счет средств Общества и на мотоциклах автотюбклов. Это происходит потому, что некоторые руководители автоспорта слабо привлекают индивидуальных владельцев машин, нерешительно внедряют принцип самоуклаемости, плохо заботятся о привлечении зрителей на спортивные мероприятия.

Центральному клубу приходится сейчас перестраиваться «на ходу». К сожалению, он не имеет еще постоянного помещения. Однако это не должно быть тормозом для развертывания работы. Спортивная общественность надеется, что УМТО ЦК ДОСААФ примет все меры к тому, чтобы в ближайшее время хорошо разместить ЦАМК СССР.

Местные автотюбкловы также не должны загибать перестройки работы. В них рекомендуется иметь оргбюро секций автомобильного и мотоциклетного спорта, а также автомоделизма. При оргкомитетах нужно создать соответственно республиканские, областные, городские и районные судейские коллегии по автоспорту. Все автотюбкловы, в том числе и самостоятельные, обязаны выявлять и привлечь к участию в оргкомитетах (советах) клубов лучших активистов автомобильного и мотоциклетного спорта, работающих в управленческих комитетах физической культуры и других спортивных организациях.

Исходя из местных возможностей, следует подобрать в кратчайшие сроки трассы для мотокроссов, многодневных автосоревнований, подъемов на холм и пр. Каждый областной и республиканский автотюбклов должен иметь гаражную или земляную дорожку, а в холодных районах страны — трассу для гонок по льду. Надо стремиться использовать для мотосоревнований местные трассы и площадки. Рекомендуется с 1959 года специализировать спортсменов по видам автоспорта — кроссам, многодневным соревнованиям, гонкам на шоссе, на гаражной, земляной и ледяной дорожках. Нельзя забывать и о простейших видах соревнований, в которых могут участвовать многие начинающие спортсмены и индивидуальные владельцы машин.

Постановление секретариата ЦК ДОСААФ требует с 1959 года ввести обязательную регистрацию республиканских, краевых и областных рекордов по автоспорту и с помощью печати, радио, телевидения, плакатов доводить их до всеобщего сведения.

Постановление секретариата ЦК ДОСААФ СССР намечает пути, для которых можно и должно в ближайшее время значительно улучшить состояние автомобильного, мотоциклетного и автомодельного спорта.

Н. В. СТРАХОВ,
председатель оргкомитета
Центрального автотюбклова,
член ЦК ДОСААФ СССР.

НОВЫЕ МАСТЕРА

Еще два года тому назад в Киевском автотюбклове ДОСААФ не было ни одного мастера спорта. Но получить это высокое звание мечтали многие спортсмены. Упорный труд, изучение техники и тактики, систематические тренировки помогли досаафовцам добиться значительного успеха. Особенно ярко проявились это в прошлом году, когда спортсмены клуба, выступая на всех городских соревнованиях, выигрывали все первые места.

Знаменательен был прошедший год и тем, что пятеро воспитанников клуба, именовая И. Нуточин и А. Артемов, преподаватель физкультуры В. Ловатов, А. Пармановский и механик И. Ковтун, выполнили нормы мастера спорта.

В настоящее время в клубе насчитывается десять спортсменов, которые имеют это почетное звание.

Гонщики клуба продолжают наращивать спортивные успехи и в новом, 1959 году. Уже в первых состязаниях по мотокроссу, посвященных 41-й годовщине Советской Армии и Флота, они заняли два первых места по группам команд и завоевали два переходящих кубка.

И. ГОЛОВАТЫЙ,
судья республиканской категории.
Киев.

В КОЛЛЕКТИВЕ, С КОЛЛЕКТИВОМ

Заметки о спортивном судействе

Основная задача судейской коллегии любых соревнований — правильно определить спортивно-технические результаты, показанные участниками. Судьи должны принять все меры к тому, чтобы состязания прошли в интересной и честной борьбе, способствовали повышению мастерства спортсменов, воспитанию у них морально-волевых качеств.

В чем же заключается специфика деятельности судейской коллегии соревнований по мотоциклетному и автомобильному спорту?

Успешно выполнить свои обязанности судейская коллегия может лишь соблюдая ряд условий, вытекающих из особенностей соревнований и учитывающих характер и длину трассы, число одновременно стартующих участников, систему зачета и т. п.

Очень важно правильно укомплектовать судейскую коллегия, определить наиболее целесообразную методику работы отдельных судей групп, с согласованием деятельности сопряженных участков (например, счет кругов — хронометраж — судьи на старте-финише — секретариат). Этим должны заниматься главный судья, его заместители и старшие судьи. В обязанности последних входит и инструктаж судей в каждой данной судейской группе.

При комплектовании судейской коллегии число судей — общее и в пределах каждой группы — должно быть достаточным для обеспечения четкого судейства и своевременного поведения итогов соревнований. Следует учитывать, что лишние судьи только мешают делу. У тех же, которые недостаточны нагружены, ослабляется внимание. И они нередко превращаются в зрители, что приводит к нечетким действиям, промахам и ошибкам.

Первостепенное значение имеют подготовленность и опыт судьи. Это, конечно, не значит, что не надо включать в состав коллегии недостаточно опытных, молодых судей. Напротив, их следует обязательно привлекать к судейству, имея в виду постепенное и последовательное ознакомление со всеми особенностями работы, с тем чтобы впоследствии они могли выполнять любые функции, вплоть до обязанностей главного судьи. Однако делать это надо осторожно, без неоправданных экспериментов, под контролем высококвалифицированных судей.

Судейство соревнований является для каждого судьи работой в коллективе (судейская коллегия) и с коллективом (участники). Она проходит чаще всего на глазах у многочисленных зрителей, что налагает особую ответственность.

Судье нужно постоянно помнить, что от качества его работы зависит, в конечном счете, результаты деятельности всего судейского коллектива. Иной раз промахи даже одного человека могут отрицательно повлиять на подведение итогов соревнований, на правильность распределения мест, занятых отдельными участниками или командами.

А. КАРЯГИН, судья всесоюзной категории

Вот примеры из судейской практики.

Председатель технической комиссии автомобильного кросса по запросу участника, не свершившись с документальными данными, по памяти, неправильно назвал вес автомобиля с грузом. Вследствие этого у одной из команд, занявших первое место, груз оказался меньшим, чем у остальных команд. Был заявлен законный протест, и в результате командное первенство осталось неразрешенным.

Один из секретарей, определяя места, занятые командами во всесоюзном кроссе, допустил простую арифметическую ошибку при сложении результатов, показанных членами одной из команд. Основываясь на том, что данные личного зачета были тщательно выверены и поэтому результаты командного зачета можно не проверять (уж очень простой кажется работа по сложению нескольких готовых цифр, а секретарь опытный!), главный секретарь, а за ним и главный судья подписали протокол. Ошибка была случайно обнаружена через несколько месяцев, т. е. после того, как одна из команд (не по своей вине, конечно, вине) получила переходящий приз за непринадлежащее ей первое место.

Свои обязанности любой судья должен выполнять в точном соответствии с условиями соревнований и полученными при инструктаже официальными указаниями. Это не исключает проявления разумной инициативы, когда ее требует неожиданно сложившаяся обстановка, а правильность и целесообразность самостоятельных решений и действий бесспорны. Надо только избегать ненужной, т. е. не вызываемой обстоятельствами, инициативы; она может оказаться не только лишней, но и вредной. В подражание этого приведем такой случай.

Однажды судейская коллегия во время заездов на установление рекордов на 100 км с поворотом, при одновременном зачете на 50 км, решила перенести финиш на 4 км вперед по ходу движения. Поворот же для движения участников в обратном направлении происходил не через 50 км от стартовой линии, а через 52 км. Это было сделано судейской коллегией в порядке «полезной инициативы». Цель ее — искусственно создать облегченные условия для участников, стартующих одновременно на обе зачетные дистанции (50 и 100 км), обеспечить им возможность пройти обе дистанции полым ходом и исключить тем самым из зачета время, затрачиваемое на погашение скорости движения при подходе к повороту и на последующий разгон после него.

Хотя в действовавших тогда правилах соревнований 1952 года и нельзя найти пунктов, запрещающих подобное разделение старта и финиша, этого не следовало допускать. Такой прием нахо-

дился в прямом противоречии с принципами организации заездов на установление рекордов, изложенными, в частности, в международных правилах. В соответствии с ними изменение направления движения должно происходить точно на половине дистанции, независимо от того, что это неудобно для промежуточного зачета (данное требование отражено в правилах соревнований 1957 года). Если бы кто-либо из участников заездов показал скорость, превышающую международный рекорд, то достижение не было бы утверждено из-за указанных выше обстоятельств.

Для подготовительной работы, решения принципиальных вопросов, возникающих в ходе соревнований, и утверждения спортивно-технических результатов из состава судейской коллегии выделяется главная судейская коллегия. В нее входит: главный судья со своими заместителями, старший судья на старте-финише, главный секретарь, главный хронометрист, начальник дистанции, председатель технической комиссии и старший судья на повороте (при шоссе-ных линейных гонках и заездах на установление рекордов).

Свои постановления главная судейская коллегия и, в частности, главный судья обязаны выносить в соответствии с действующими правилами, положением о данных соревнованиях и установленными судейской практикой, без проявления излишнего формализма, исключающего действительное положение вещей. Однако судейство нельзя осуществлять только по кадровому смыслу, в той или иной мере не соблюдая правила соревнований и положение.

Поясним это тремя примерами. Пример первый. По записям в протоколе КП № 4, на трассе мотоциклетного кросса один из спортсменов не прошел пятого круга. Согласно правилам участник, минувший хотя бы один контрольный пункт, считается выбывшим из соревнований.

Но ведь отсутствие записи может быть не только следствием непроявления участником круга, но и результатом нечеткой работы судей на КП № 4. Тем более, что это косвенно подтверждалось некоторыми объективными данными, выявленными при рассмотрении протоколов.

Вот почему, когда на имя главного судьи поступило (через представителя спортивной организации) заявление спортсмена о том, что он прошел все круги по трассе, не минув ни одного КП, судейская коллегия решила установить следующее: время, затраченное спортсменом нахождение участка трассы между КП №№ 3—4 и 4—5 по каждому кругу (кроме незарегистрированного на КП № 4 пятого круга);

в какой группе участников (по стартовым номерам) он шел на пятом круге мимо КП №№ 3 и 5;

возможен и целесообразен ли обезд участка трассы между КП №№ 3 и 5 с целью его укорочения или облегчения.

Анализ этих данных показал, что объезд участка трассы между КП №№ 3 и 5 почти невозможен и, безусловно, нецелесообразен. Это не только не дает каких-либо преимуществ гонцику, но, наоборот, ухудшает условия его движения. На пятом круге спортсмен затратил на прохождение участка трассы между КП №№ 3 и 5 не меньше времени, чем на всех остальных кругах. Он проходил эти КП среди почти одних и тех же участников. На пятом круге и контрольному пункту № 4 одновременно подошли довольно значительная группа спортсменов, среди которых на предпоследнем и последнем КП был интересующий судейскую коллегию участник. Таким образом, вероятность пропуска одной судьи, вследствие нечеткой работы залпы на данном КП, очевидна.

Из приведенного анализа главная судейская коллегия сделала соответствующие выводы: признала правильность прохождения участником всех кругов, несмотря на отсутствие формальной записи в протоколе, и не сняла его с соревнования.

Такое решение было оправданным и не противоречило правилам соревнований.

Пример второй. Участник мотокросса либо из-за собственной невнимательности, либо из-за ошибки судьи, проивозившего показ кругов, прошел вместо пяти кругов дистанции еще один, лишний. На финише спортсмен был принят стартером-финишером и хронометристами только после шестого круга.

Судейская коллегия, «пожалев» спортсмена, решила не снимать его и вывести ему по пятому кругу искусственное время прохождения дистанции по следующему методу: к справочному времени, зафиксированному на пятом круге судей-счетчиком, прибавили примерно сумму, необходимую для прохождения участка трассы между местом расположения судей-счетчика и линией финиша. При этом увеличили его «для большей беспорядочности» в 1,5 раза.

Правильно ли было такое решение судейской коллегии, принятое по «человеческому»? Безусловно, нет, так как оно находилось в прямом противоречии с параграфом 56 действовавших тогда Правил соревнований, требовавшим фиксации окончания дистанции на линии финиша, и параграфом 81 об определении результатов по главному хронометру и одному секундометру с точностью до 0,2 сек.

Вот почему решение судейской коллегии о зачете по пятому кругу было справедливо отменено президиумом коллегии судей.

Пример третий. При проверке двигателя, установленного на мотоцикле одного из участников матчевой встречи нескольких городов по зимнему кроссу, было выявлено, что рабочий объем цилиндра этого двигателя на 5 см³ выше максимально допустимого для мотоциклов данного класса.

Мнения в судейской коллегии разделились. Один судья предлагал аннулировать спортивные результаты этого участника, а другие, «жалев» спортсмена, заявлявшего, кстати сказать, первое место, считали возможным не исключать его из зачета, ссылаясь на то, что лишние 5 см³ при номинальном рабочем

объеме 350 см³ не имеют практического значения. Судейская коллегия все же аннулировала эти результаты. Такое решение было единственно правильным, как бы ни казались, на первый взгляд, убедительными доводы сторонников «здорового смысла». Действительно, утверждение результатов этого спортсмена противоречило бы правилам, а именно принятой в них классификации мотоциклов, и положению, по которому в данных соревнованиях могли участвовать гонцики на мотоциклах в классе до 350 см³. Если же в каком-либо классе допустить к соревнованиям машины с объемом, даже самым незначительным, превышающим рабочий объем двигателя, то от их классификации ничего не останется. Границы между отдельными классами мотоциклов стираются, и вопрос об их принадлежности к тому или иному классу будет решаться произвольно, по усмотрению судей. Очевидно, что так быть не может.

Нельзя также ставить в вину участникам некоторые действия и промахи, если они вызваны недоработками самой судейской коллегии.

На первенстве СССР по автомобильному кроссу начальной дистанции, показывая трассу спортсменам, обратил их внимание на необходимость прохождения габаритных ворот, обозначенных флажками на труднопроходимом участке. Не уточняя порядка преодоления этого препятствия, начальник дистанции ограничился тем, что показал примерное расстояние между двумя флажками, при входе на данный участок (фронт прохождения автомобиля). А в день кросса он поставил уже не два, а четыре флажка, образовавших двое ворот на большем расстоянии друг от друга.

В процессе соревнований один из спортсменов, пройдя первые ворота, выехал несколько правее воображаемой линии, соединяющей правые флажки первых и вторых ворот, а затем, крот повернув влево, проехал и через вторые ворота.

В связи с тем, что поступил протест о сделанном якобы нарушении участником условий соревнований, данный вопрос рассматривался не только в судейской коллегии, но и на всеобщей сессии. Было принято решение оставить результаты участника в зачете на следующем основании:

начальник дистанции при объяснении и показе трассы не уточнил порядка преодоления препятствия, потребовав только прохождения габаритных ворот, что и соблюдалось всеми спортсменами; если участники должны были преодолевать на этом препятствии участок определенной длины, то судейская коллегия обязана была обозначить его по всей длине флажками с той и другой стороны в виде коридора.

Следует, однако, помнить, что не все ошибки в работе судейской коллегии могут быть исправлены, так как есть ошибки непоправимые.

Так, в одном из классификационных мотоциклов, по вине счетчиков, 6 участников прошли не пять кругов, как остальные, а шесть. Поскольку хронометр фиксировал только время финиша и данных о времени прохождения пяти кругов этими спортсменами не было, то зачет их действительных спортивно-тех-

нических результатов оказался невозможным.

Вряд ли надо говорить о том, что любые сколько-нибудь существенные дефекты в работе или недостаточное поведение отдельных судей подрывают авторитет судейских коллегий. Какими же воспитателями высокими моральными качествами спортсменов могут быть судьи, не пользующиеся доверием и авторитетом? Да и самому судье участие в судействе соревнований может доставить удовлетворение лишь как общественно-полезная и хорошо выполненная работа. Другого стимула у него не должно быть!

ЗИМНИЙ КРОСС

В марте на Ленинградском стадионе имени С. М. Кирова состоялся традиционный матчевая встреча команд городов по зимнему кроссу.

Соревнования проходились на короткой трассе, которая хорошо просматривалась зрителями, заложившими основную обратную сторону трибуны стадиона. Дистанция для мужчин — 10 кругов, для женщин — 5 кругов. Трасса имеет большое количество крутых поворотов, подъемов и спусков. Особенно трудны участки, проходящие по заливу, — здесь снежная целина, заносы и пр.

В классе мотоциклов до 125 см³ соревнования команды Москвы, Ленинграда, Копрова и Минска. Уверенную победу здесь одержал ленинградец мастер спорта А. Басин. Вторым закончил гонок тоже ленинградец Р. Дубов, а третьим был москвич В. Панфилов.

В группе женщин претендентками на победу были мастер спорта Е. Рыбина и новоразрядница К. Вострякова (обе — Ленинград), значительно оторвавшись от остальных участниц уже на первом круге. В дальнейшем преимущество этих гонцик держалось еще больше. Победа осталась за более опытной Е. Рыбиной. Третье место заняла мастер спорта Л. Травеская (Москва).

В классе мотоциклов до 350 см³ соревнования команды Москвы, Ленинграда, Ижевска, Рига и Таллина. Со старта первыми ушли ижевцы И. Кубанов и Г. Чашников, которым удалось лидировать первые два круга. В дальнейшем борьба шла с переменным успехом, причем за два круга до конца гонок на первых местах шли ленинградцы С. Кадушкин и Л. Воронович. К этому моменту команда г. Ленинграда выиграла у команды Москвы 45 очков. Казалось, что завоеванное преимущество достаточно велико для того, чтобы одержать победу.

Наче с дистанции передают сначала о вынужденной остановке по техническим причинам С. Кадушкина, лидировавшего с большим отрывом, а затем Л. Вороновича. Побеждает не лидировавший ни одного круга, но сплотивший и тактически правильно проведший гонок мастер спорта Н. Соколов (Москва). Это и определило итоги командного зачета: победили москвичи, на второе место вышла команда г. Ижевска и лишь на третье — команда Ленинграда.

В. БАКУН,
судья республиканской категории.
Ленинград.

РАЗВЕДЧИК ЛЕДОВОЙ ТРАССЫ

Очерк Ю. КЛЕМАНОВА

В прошлом году многочисленные артели мотоциклистов соревновались на Талинском кольце, на кроссовых дистанциях в Таллине и Бресте, на автомобильных гонках в районе Минска возгорались замечательным мастерством ленинградских армейских спортсменов — А. Васина, А. Сиротина, А. Змина, В. Шахвердова, Т. Шаронова и др. Некоторые из них стали чемпионами страны, другие завоевали серебряные и бронзовые ме-

дали; полным триумфом Ленинградцев закончился четвертый розыгрыш первенства страны по автомобильному спорту.

Но мало кто знает, что в этих успехах большая доля труда, воли, спортивного «пота и крови» принадлежит так же и мотоциклисту бывшего чемпиону Ленинграда, мастеру спорта С. М. Сергееву — ныне главному тренеру автомобильной спортивной клуба Ленво. Пройдя нелег-

кий жизненный путь, участвуя в качестве мотоциклиста-разведчика и связного в Великой Отечественной войне, этот замечательный армейский спортсмен на собственном опыте понял значение и роль автоспорта в подготовке будущих воинов Советской Армии.

Сегодня мы рассказываем о некоторых эпизодах из жизни С. М. Сергеева в период Великой Отечественной войны.

С утра еще поземка, и хотя снега было мало, поездка на мотоцикле в такую пору явно не предвещала ничего хорошего, а тому же еще с вечера было приказано окрасить машину в белый цвет, и теперь от нее нещадно пахло какой-то смесью олифы, скипидара и самой обыкновенной воды. В некоторых местах краска еще не просохла — это обстоятельство незамедлительно сказалось на расцветке шаровар и гимнастерки Сергеева, когда он выволок мотоцикл из бокса, — но задерживаться дольше было нельзя: из Кокорево уже звонили и спрашивали, выехал ли мотоциклист. Натянув белый махляк поверх гимнастерки, Сергеев заводил, запускал двигатель. Сергеев спустился в землянку комбата, чтобы доложить о готовности.

— Полковника Коробкова знаете? — невесело спросил комбат. Он курил «козью ножку» и держал ее как-то по городскому: между указательным и средним пальцами, что придавало всей его позе некоторую «элегантность»; она очень контрастировала с хмурым и усталым выражением небритого лица. Сергеев слышал, что комбат не спит уже третью ночь.

— Ничего нет, — ответил Сергеев, но тут же, взглянув на опущенные веки любимого командира, поспешно добавил: — Ничего, найду, товарищ комбат!

— Поступите в его распоряжение, — сказал офицер и отвернулся. Видно, не хотело ему расставаться со своим лучшим связным. И так как Сергеев, ошеломленный этой новостью, все еще стоял не в силах вымолвить ни слова, командир батальона повторил, чуть повысив голос:

— Выполнийте!

Вскоре Сергеев мчался с маленьким рюкзаком в плечах и аттестатом в кармане навстречу сухой, злой поземке — в направлении поселка Кокорево, что на берегу Ладонского озера.

Так началось одна из самых трудных и ярких страниц в жизни военного мотоциклиста и спортсмена Сергея Максимовича Сергеева.

Сейчас, когда мы знаем Сергеева по еще недавним спортивным успехам в первенствах СССР и отличным результатам тренерской работы с командой спортивного клуба «Буревестник» эта давняя страница из предельно Отечественной войны, конечно, забыта многими и отошла, так сказать, на второй план. Между тем именно теперь, когда покоем начало хорошему делу — ежегодному розыгрышу первенства страны по мотоциклетным гонкам на ледяной дорожке, — полезно вспомнить о том, как наши героические войны-мотоциклисты

впервые открывали и «осваивали» легендарную ледовую трассу, спасшую жизнь сотням тысяч советских людей в осажденном тылке Ленинграда.

— Километров тридцать, не больше, — сказал полковник Коробков. — По нормальной дороге за полчаса можно было бы съехать... — И, пытаясь заглянуть в глаза Сергееву, спросил просто:

— Сдюжишь!..

Он стоял на берегу, полковник и рядовой, поглядывая на сизую бесконечную равнину застывающего перед ними ледового дельта. Поземка продолжала свое злое дело, и поэтому лед казался прозрачным и ненадежным. К тому же он уже шагах в двадцати от берега начинал как-то подозрительно потрескивать, будто предостерегал тех, кому вздумается идти дальше.

— Подождать бы еще недельку, — осторожно сказал Сергеев. — Не прихватило еще по-зимнему, товарищ полковник... Октябрь ведь...

— Нельзя! — резко сказал Коробков. — Нельзя ждать, в том-то и дело. И, вымолвив, добавил задумчиво:

— Если полковник Мухомов проехал, — полковник правду, — Верхом.

Сергеев понимал: ушиблины. Конечно, на лошади или даже на мотоцикле проехать можно. Да и риск не так уж велик — два человека... В том-то вся трудность и состоит, что на этом мотоцикле нужно разведать трассу для автомобилей — неуплощенных, тяжелых, груженных драгоценным зерном, продуктами, боеприпасами. Нужно разметить эту трассу флажками, расставить на ней посты службы регулирования, принять возможные обходные варианты при обстреле. А главное — взять ответственность, которая выражается лишь в двух взаимоисключающихся словах — можно или нельзя. Разумеется, проще всего было бы сказать «нельзя» — и спокойнее и достаточно верно. Но когда у тебя за спиной голодающий Ленинград, слово «нельзя» вообще теряет значение и смысл...

На следующий день поутру Сергеев вместе с двумя охранными мотоциклистами на берег озера. В колеске сидел полковник Коробков, прикрывший ноги чьей-то старой шинелью. Белый махляк с мапюшоном был ему мал, плотно обтягивал плечи. Это придавало движению полковника какую-то скованность и даже неуверенность, что, впрочем, никак не согласовывалось с его действиями: Коробков был бодр, энергичен и полон

решимости выполнять задачу. Приблизив командиров автомобильных батальонов он встретил распасками.

Офицеры привели на грязно-белой «эмке», окраска которой была выполнена еще более несовершенно, чем макировка сергеевского мотоцикла: изпод нанесенных белли в разных местах проступали темные пятна летнего серо-зеленого камуфляжа. Полковник Коробков скептически поглядел на прибывшую машину:

— Точно зверь какой на лыньке... Не знал он еще тогда, что на этого «зверья» уже есть охотники и что даже пути, ему предназначенные, уже заняты другими. Мотоцикл, машина, словно предчувствуя нависшую над собой беду, вдруг «забархлянул», заурчало, мильса съезжать на лед — сразу же, у берега колеса ее пошли коюзом.

Решено было надеть на колеса цепи, и сто отняло уже некоторые время. Сергеев нервничал — хорошо тем, кто сидит в кабине, а наковому будет ему с полковником, если даже здесь, у берега, ветер легко добирается до ребер, пересчитывает их под кожаной. И уже тогда меленькая тревожная мысль, что не мешало бы и «пассажиркам» накинуть белые махлячки.

Наконец поехали. «Эмка» шла с интервалом метров 200, так как лед... пригребался и, казалось, растягивался, как резинный. Сергеев был безмерно удивлен, когда обнаружил, что досель неизвестное ему свойство.

— Не тонем! — хмыкнул он, когда полковник, довольный первыми результатами, заговорчески подмигнул ему, показав на спидометр: проедено было уже более 10 километров.

Опасность пришла не оттуда, откуда ее ожидали. Участники экспедиции с тревогой поглядывали вниз, на потрескивавший лед, между тем как угроза нависла с неба: облака неожиданно стали редеть и в образовавшихся пролетах зловеще замелькали серебристые блики вражеских разведчиков. Полковник первый заметил их, признавал остановиться и, буквально вывалившись из коляски, стал сигнализировать об опасности водителя «эмки». Но было уже поздно. Обнаружившись, Сергеев увидел, что машина стоит на расплазнутым дверцам, а от нее быстро-быстро расплоснулись темные токи; вдруг одна точка остановилась, дернулась и замерла, затем другая. Появляющийся смысл происходящего, Сергеев развернул мотоцикл и помчался обратно, чтобы оказать помощь пострадавшим. «Всплески» гонимого льда, поднятые

стрелявшим «Мессершмитом», не оставившим солдата-спортсмена. Подлетев к автомобилю, он выскочил из седла и побежал к офицеру, даже не выключив двигатель; брошенный мотоцикл «волокном» завертелся на льду, а затем перевернулся на бок, долго еще бился и трепыхался, как добитая птица...

Оказав первую помощь раненым — в том числе и водителю, — Сергеев занялся автомобилем. Даже безглого осмотра было достаточно, чтобы убедиться в непоправимости случившегося — «эмка» вышла из строя. И вот, после короткого совещания, вся экспедиция разбилась на две группы: пассажиры «эмки», вызвав по радио санитарный и технический посты, остались на месте, чтобы обеспечить эвакуацию раненых и автомобилей, а Сергеев и полковник Коробков поехали дальше.

Тем более ответственной стала их задача. Но они блестяще справились с ней. Доехав до противоположного берега, Коробков и Сергеев вновь вернулись к исходному рубежу и... вновь повторили еще и еще раз эту поездку, помогая расставить посты регулирования, пункты телемоции, санитарные, связи... Лишь поздней ночью вернулись разведчики домой, пройдя для проверки всю трассу без света. Эта последняя поездка была в то же время и инспекционной — на основании доклада полковника Коробкова [который был в дальнейшем назначен заместителем начальника всей ледовой трассы] Военный совет Ленинградского фронта принял решение пустить автомобили 17-й автомобильной бригады по льду Ладожского озера.

На следующий день легендарная ледовая трасса была открыта. Правда, первое время использовались только полугораторные автомобили и шли они по трассе порожняком, курсируя за собой длинные «поезда» обыкновенных крестьянских саней, но дело было начато. В осажденный Ленинград стали поступать с боями уже первые шельсы продовольствия, боеприпасов, медикаментов...

А вскоре на «трассе жизни» установилось и регулярное движение автомобильного транспорта. Ежечасно рискуя жизнью, находясь постоянно в своеобразном окружении — коварный лед снизу, вражеские бомбардировщики и истребители сверху, неутомимые, пронизывающие ветры со всех сторон, — героические шоферы делали на трассе свое благородное дело. И первыми помощниками из были мотоциклисты, в том числе рядовой С. Сергеев.

Сразу же после первой разведки его прикомандировали к оперативной группе перевозок, которая руководила всей транспортной работой на линии. На первый взгляд, казалось бы, дело не хитрое, тем более, что в основном приходилось ездить в качестве связного между частями на берегу и лишь два раза в сутки пересекать Ладогу, перевоза сводки о количестве погруженных и доставленных грузов. Но сколько раз и в эти дни будничной работы связного приходилось Сергееву проявлять подлинный героизм, маневрируя под обстрелом на открытом — как на ладони! — озере, помогая офицерам оперативно прокладывать и размечать новые ли-

нии трассы после бомбардировок, доставляя все донесения и сводки точно по адресу и в срок!

А самым, пожалуй, важным для него, как для спортсмена, который еще до войны неоднократно участвовал в гонках на ледяной дорожке, было то, что он... почти укладывался в «норму», названную полковником Коробковым в тот памятный первый день, когда они стояли на берегу Ладоги. «Дистанция» в 28 километров Сергеев «проходил» нередко за 35—37 минут; недаром командир роты всегда назначал именно его, когда требовалось доставить на ту сторону особенно срочное донесение.

Быстрая езда — это знает каждый спортсмен — небезопасна даже в мирных условиях, на отличных дорогах. Но представить себе гонку по ледяной «дорожке», на которой через каждые 100 метров могут оказаться только что образовавшиеся трещины и пыльные воды, воронки от бомб, либо от... пошедших ко дну перегруженных автомобилей [а такое тоже случалось, увы, нередко!]. Представьте себе, что гонка эта идет при сильном и переменном боковом ветре, — не говоря уже о встречном, — причем гонщик не только не может прятать от него лицо, прижимаясь к рулю, но не имеет права долго сохранять даже и так называемую «проглочную» посадку: он обязан постоянно следить за небом, дорогой, за окружающей обстановкой.

Однажды Сергеев, очень устав, пренебрег этим правилом. И результаты не замедлили сказаться. На полном ходу он попал в трещину, которая образовалась от упавшей недалеко бомбы. Гонщика по инерции выбросило на несколько метров вперед, а мотоцикл... повис на передней вилке, упершись рулем в лед и уйдя, так сказать, «всем телом» под воду.

К чести Сергеева надо сказать, что он не растерялся и спас машину. Когда выяснилось, что собственных сил для того, чтобы ее вытащить на поверхность, недостаточно [а главное не было уверенности, что окончание на 30-градусном морозе руки сумеют удерживать руль], он «зафиксировал» с помощью глыбы льда описанное выше положение мотоцикла и побежал по трассе в поисках помощи.

Многие из шоферов знали уже к тому времени шустрого связного, с кото-

рым нередко перебрасывались парой слов или молчаливо делились мажорочкой. Поэтому охотники принять участие в «аэроновских работах» [на краю незападной «льдины»] нашлись сразу. И многогранный мотоцикл был вытаскван общими усилиями.

Однако это было еще полдела. Оставить обледеневший мотоцикл на таком морозе или ждать, пока придет «техника», — равносильно сдаче боевой машины на слом. Нужно было немедленно действовать. И Сергеев четыре часа при 30 градусах холода и страшно ладонском ветре самостоятельно приводил машину в порядок, пока, наконец, мотор не заурчал покорно, готовый подчиниться повороту руля или на руле. Сводка о произведенных отгужках была в тот день доставлена с опозданием, но зато буквально через пять минут после прибытия в опергруппу связной Сергеев был готов выполнять новое задание.

И он получил его. Нужно было срочно доставить пакет туда, откуда Сергеев только что прибыл. Отремонтированный в полевых [вернее в «ледовых»] условиях мотоцикл и его водитель с честью выдержали это ответственное испытание.

С первого и до последнего дня ее существования проработал Сергеев связным на легендарной «трассе жизни». Торжественного «закрытия» трассы не было; но случилось так, что тот, кому довелось ее открывать, вынужден был и последний свой рейс по ней проделать в качестве... разведчика, ищущего новых путей.

Трасса была к тому времени уже совсем «мокрой»: ранняя оттепель превратила воронки от бомб в небольшие озера, трещины на льду — в нефорсируемые речки, а пыльные простирались нередко на многие километры. Проезд по «дороге жизни» стал смертельно опасен.

В один из таких дней Сергеев и отправился за очередной сводкой, хотя регулярное движение по трассе было уже отменено. Выхвал он засветло, но на том берегу задержался в ожидании срочного пакета и возвращается пришлоею ночью. К тому же посты службы регулирования были сняты.

Вот тут-то и пришлось бывалому мотоциклисту еще раз проявить все свои спортивные таланты, да еще и на гла-



зах у... зрителя — медицинской сестры Ольги Писаренко, которую судьба ему послала почти на середине трассы.

Палатка медслужбы стояла на 12-м километре. Много раз проезжал Сергеев за зиму это место и, казалось ему, изучил здесь каждую ледяную тропку. Когда Писаренко, попросившись к нему в коляску, робко спросила, знает ли он, что трасса впереди размыта, Сергеев самоуверенно усмехнулся:

— Ничего, обогнем... Не на ногах вода, из коляски.

Однако уже через несколько километров стало ясно, что для такого оптимизма было не слишком много оснований. «Крюк» вокруг польныи оказался нескончаемым и уводил машину все дальше и дальше от наезженных дорог и знакомых мест. Сергеев повернул было обратно, потом взял влево, вправо, снова вперед, но результат был тот же: вода, кругом вода.

Конечно, если бы не срочный пакет (да еще девушка, спешившая в свой госпиталь на берегу), следовало бы дожидаться утра и лишь тогда продолжать дальнейшие поиски трассы. Когда на Ладоге сняты поски, она и днем-то представляет собою ледяную пустыню, в которой нетрудно заблудиться. А ночью, при затянутом тучами небе!..

Два часа выбивался Сергеев из полярного плена, чувствуя все это время на себе полускупангаый, полудобрительный взгляд притихшей медсестры; наконец он выехал к мостам, хоть и незнакомым, но явно расположенным вблизи земли.

Смутные очертания берега угадывались по многим признакам, но... и здесь его отделяла полоса воды, глубину которой можно было измерить только, так сказать, эмпирическим путем. Напрасно Сергеев носился в отчаянии по крошке льда, надеясь найти где-нибудь перемишчку, всюду была вода. Надо было решаться на «эксперимент».

— Попробуй! — тихо спросил он, пытаясь в темноте разглядеть выразительные лица своих пассажиров. — Не очень страшно!

— Нет, — так же тихо ответила медсестра и доверчиво поглядела ему в лицо. — Что же делать!

...Испугались они уже потом, на берегу, когда были задержаны боевым охранением наших войск и грелись в землянке какого-то лейтенанта. Оказываются, немцы были в трехстах метрах правее и, вероятно, немало удивлялись доносившимся с озера звукам мотоциклетного мотора, когда Сергеев почти вплотную подъехал к их позиции, взяв ледовую перемишчку.

Обо всех этих эпизодах, рассказанных мне однажды Сергеем Максимовичем Сергеевым, я вспомнил, сидя на трибуне стадиона им. Ленина и наблюдая за ходом мотоциклетных гонок на первенство СССР по ледяной дорожке. Конечно, немного есть общего между льдом в Лужниках и широкими ледовыми просторами суровой Ладоги, но когда москвич Б. Панферов, финн Б. Самородов или таркоязычанин Н. Новоляцкий финишировали в напряженной борьбе, я с гордостью подумал, что в их успехе есть частица и ратного труда доблестных воинов-мотоциклистов из 17-й автомобильной бригады Ленинградского фронта...



Б. КОНЕВ,
главный судья соревнований,
судья всесоюзной категории

На Большой арене Центрального стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках впервые в истории нашего мотоциклетного спорта состоялись гонки по ледяной дорожке на личное первенство Советского Союза.

В них приняли участие 76 сильнейших спортсменов шестнадцати городов страны. В классе мотоциклов до 125 см³ выступали 24 мужчины и 10 женщин, до 350 см³ — 24 спортсмена и в мотоциклах с колясками — 18.

Гонки проводились по системе с выбыванием и состояли из предварительных, полуфинальных и финальных заездов. В каждом из них стартовало 6 спортсменов. Дистанция в 4 круга равнялась 1,6 км. В предварительных гонках участники имели право выступить по 3, а в решающих — по 2 раза. Мотоциклисты получали за первое место 6 очков, второе — 5 очков и т. д. В случае невыхода на старт или схода с дистанции очки не начислялись.

Право перехода в полуфинал и финал определялось по наибольшей сумме очков, набранных мотоциклистами во всех заездах. В финале шесть спортсменов разыгрывали между собой первые шесть мест. Положение остальных определялось общей суммой ранее набранных очков.

Соревнование открыли гонки на мотоциклах класса до 125 см³. Сразу же завязалась острая спортивная борьба во всех группах. В первой завоевали право на выход в полуфинал мастер спорта В. Говоровский (Москва, ДОСААФ) и Ю. Рандла (Таллин).

В двух других группах в три заезда выиграла мастер спорта москвич В. Семин (ДОСААФ) и Б. Панферов (Евровестник). Они же лидировали в полуфиналах.

В финале В. Семин погорячился, упал на повороте и занял лишь пятое место. Звание чемпиона Советского Союза

1959 года в классе мотоциклов до 125 см³ завоевал Б. Панферов. Второе призовое место осталось за В. Говоровским, третье — за А. Савельевым.

Москвич оказались сильнейшими среди спортсменов, выступавших на мотоциклах этого класса. Единственный иностранный участник — Ю. Рандла — был шестым.

Гонки среди женщин отличались меньшим спортивным накалом. Трое из них явно выделялись по своему мастерству и разделили между собой призовые места. Мастер спорта Р. Ивоинна (Подольск, ДОСААФ) с большим преимуществом победила в финале и стала чемпионкой страны. Второе место после дополнительного заезда завоевала заслуженный мастер спорта И. Озолина, третье — мастер спорта Н. Сусова (оба — ЦСК МО).

Наиболее сильные спортсмены выступали в классе мотоциклов до 350 см³. Здесь встретились мастера ледовой дорожки Б. Самородов (Уфа, ДОСААФ), Г. Плешаков (Москва, ДОСААФ), Л. Шадрин (Ижевск, «Труд») и другие.

Отлично подготовленный Б. Самородов уверенно выиграл все заезды и к своему недавно завоеванному званию чемпиона РСФСР прибавил еще одно — чемпиона СССР.

В остром спортивном поединке между Л. Шадриным и Н. Соколовым (ЦСК МО) решился вопрос о втором призере. Победил Л. Шадрин.

Большой интерес зрителей вызвали гонки на мотоциклах с колясками. На этот раз многое зависело от колясочников, их постоянные акробатической работы.

Мастера спорта А. Лиханов и А. Карасев (ЦСК МО) выступали на машине оригинальной конструкции. Имея шарнирное соединение с коляской, их мотоцикл на поворотах мог наклоняться во внутрь и благодаря этому проходил дистанцию с большей скоростью. Одна-

1959 год для меня знаменателен. Совсем недавно мне присвоено звание мастера спорта. На ответственных соревнованиях — первенстве Советского Союза в гонках по ледяной дорожке — мне удалось в борьбе с такими сильными гонщиками, как Ирина Озолина и Мина Сусова, добиться победы.

Нелегко было завоевать звание чемпиона СССР, но еще труднее, говорят, удержать его. Раиса ИВОННИНА.



После первых же заездов мы поняли, что на дистанции почти невозможно обйти идущий впереди экипаж. Таким образом, все зависело от умения первыми уйти со старта. В финалах нам это удалось дважды, но мы все время чувствовали позadi «дыхание» экипажей заслуженного ма-

стера спорта Е. Косматова и мастера спорта А. Разернова. Они и к финишу подошли на несколько мгновений позже нас.

Завоевать победу нам помогла хорошая подготовка мотоциклиста.

Насреддин АБДРАХМАНОВ, Вадим ПАНЧЕНКО.

Соревнования мотоциклистов на льду имеют много общего с гонками по гравейной дорожке. Но все же пришлось значительно изменить технику езды.

Чтобы быстрее преодолеть дистанцию, на поворотах приходилось до предела наклонить мотоцикл, опираться при этом не на стопу, а на колесо. Это, по-моему, сыграло свою роль в исходе встречи.

Напряженная борьба, интерес зрителей, шумно выражавших свой восторг, говорят о том, что мотоцикли на льду завоевывают все большую популярность.

Борис САМОРОДОВ.



Последний раз я выступал в таких соревнованиях шесть лет назад. С тех пор выросло много талантливых гонщиков.

Участие в первенстве СССР меня сильно тревожило, так как подготовка к состязанию пришлось совмещать с занятиями в школе тренеров при институте физкультуры.

Но тревоги позadi. И в школе и на ледяной дорожке «зачеты» сдачи успешно.

Борис ПАНФЕРОВ.



ко успех не сопутствовал экипажу, возможно, потому, что сами гонщики еще не научились хорошо использовать преимущества новой конструкции.

В финал вышли три наиболее опытные пары: Е. Косматов с И. Хохловым (Москва, ДОСААФ), А. Разернов с Н. Козиком (Москва, «Буревестник») и Н. Абдрахманов с В. Панченко (ЦСК МО). Завяла чемпионка Советского Союза добились Н. Абдрахманов и В. Панченко. Второе место присуждено экипажу Е. Косматова и И. Хохлова, выигравшему у А. Разернова с Н. Козиком первый финальный заезд и пришедшему одновременно с ними во втором финале.

Подводя итоги проведенных соревнований, следует отметить, что они убедительно показали рост мастерства столичных и периферийных спортсменов. Предвзятые мнения, что только в Моск-

ве существуют условия для качественной подготовки мотоциклов и двигателей, было развеяно спортсменами Уфы, Свердловска, Подольска.

Необходимо сказать о серьезном отставании развития этого вида спорта среди женщин. За исключением новой чемпионки Р. Ивонниной, пока никто не может успешно соревноваться с ветеранами мотоспорта И. Озолиной и Н. Суковой. Это указывает на недостаточную работу в спортивных коллективах по воспитанию способных молодых гонщиц.

Мне, как главному судье соревнований, хотелось бы еще подчеркнуть следующее.

Первый опыт проведения в финале двух заездов с зачетом по суммарному результату следует признать неудачным. На мой взгляд, целесообразно вернуться к системе с одним финальным заездом в каждом классе — наиболее под-

ходящей в гонках с выбыванием. В этом случае и зрителям не приходится долго ожидать повторного заезда тех же гонщиков, которым необходимо некоторое время для отдыха и приведения в порядок машин.

Для обеспечения большего порядка и предупреждения фальстартов, думается, надо разрешать гонщикам включать передачу только после стартового сигнала, вменив им в обязанность, например, поднимать в знак готовности к старту левую руку к шлему.

Наконец, учитывая, что в специфических условиях гонки по ледяным дорожкам использовать большую мощность двигателя тяжелых машин почти невозможно, следует считать целесообразным применять легкие мотоциклы класса до 175 см³. По-видимому, именно на них могут быть получены наилучшие результаты.

Финальный заезд на мотоциклах с колясками. Еще несколько долей секунды, и экипаж мастера спорта Н. Абдрахманова и В. Панченко первым пересечет линию финиша.

Фото Д. НЕФЕДОВОЙ и Б. МАРИНИНА.

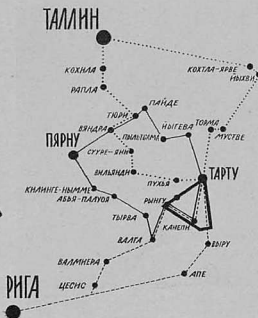


Первые зимние

Опыт проведения ралли в зимних условиях

Долгое время считалось, что ралли, как, впрочем, и другие автомобильные соревнования, не могут проводиться в зимние месяцы. Дороги зимой либо скользкие, что создает угрозу безопасности движения, либо покрыты снежными переметами, что делает дистанцию непроходимой без посторонней помощи. На основе действующих правил соревнований отменялся и целесообразность подобных соревнований с командным зачетом и взаимопомощью между членами одного спортивного коллектива.

Позтому естественно, что организаторы соревнования, его участники и судьи с большим волнением готовились к проведению первых в Советском Союзе трехдневных круглосуточных ралли в зимних условиях с командным зачетом. По сравнению с ралли, проводившимися в летнее время, от участников этих состязаний требовалось соблюдение не только регулярности движения (т. е. точного прихода на пункты KB), но и его равномерности (при опозданиях не разреша-



Первый участок («Рижское кольцо») —
 Второй участок («Таллинское кольцо») —
 Третий участок («Пярнуское кольцо») —
 Четвертый участок («Тартуское кольцо») —

лось входить в основное расписание путем превышения заданной средней скорости). Это условие служило юридической основой соблюдения скоростного режима (средняя скорость 55 км/час), обеспечивающего безопасность движения по дорогам, не закрытым для обычных транспортных средств.

Дистанция ралли протяженностью 1860 км состояла из четырех участков, в основном имеющих форму колец. Каждый участок проходил через г. Тарту (Эстонская ССР), где находился штаб и основная база соревнований. Расположение участков-колец, показанное на схеме дистанции ралли, напоминает расположение лестовок полевой ромашки.

В ралли стартовало 8 команд. К началу соревнования наступили теплые дни и магистральные дороги очистились от снега. При таком состоянии дорог участники преуспевали легкого прогнать по асфальту, так как в этих условиях не составляло никакого труда выдержать заданную среднюю скорость 55 км/час. Такой именно приятной прогнать и оказалось движение от Тарту до Риги в первый день соревнований.

Но погода в Прибалтике переменчива и коварна. Уже к вечеру первого дня на обратном пути к Тарту участники были застигнуты сильным ветром и снежной крупой, заляпывавшей ветровое стекло и существенно изменявшей состояние дороги. Не сумев правильно оценить состояние пути, команда Ленинграда допустила ряд нарушений и вынуждена была выйти из соревнования.

В последующие два дня температура воздуха резко изменилась, отдельные участки дорог покрывались коркой льда, поперек проезжей части наметались снежные валы. Легкая прогнать кончилась. На трассе ралли развернулась напряженная работа по обеспечению выполнения расписания марша. Вводился в строй цепи противоскольжения, нашел применение шанцевый инструмент, буксирные приспособления.

В этих-то условиях и подтвердилась правильность выбора характера соревнования как спортивной борьбы команд. Стало очевидным и бесспорным, что при личном зачете индивидуально движущиеся экипажи не смогли бы преодолеть препятствий, создаваемых зимними условиями, и без посторонней помощи вырваться из снежного плена придорожной полосы.

В командах была заранее продумана система зрительной связи между автомобилями посредством световых сигналов; применялось одновременное и раздельное включение габаритных фонарей, указателей поворотов и фар, использовались карманные фонари и автомобильные переносные лампы.

В ходе дорожных соревнований и по окончании их было проведено пять дополнительных скоростных состязаний.

Три состязания по фигурному вождению были проведены в Риге, Таллине и Тарту. Нормативные фигуры в Риге располагались на чистой асфальтированной поверхности, а в Таллине — на площади, покрытой уплотненным снегом. В этих соревнованиях на некоторых автомобилях применялись цепи противоскольжения, не давшие, однако, сколько-нибудь заметных преимуществ перед автомобилями, соревновавшимися без цепей.

Наибольший интерес представило состязание по фигурному вождению, организованное в г. Тарту на катке с гладкой ледяной поверхностью, где применение цепей и каких-либо других средств повышения коэффициента сцепления не допускалось. Зрители живо реагировали на каждый удачный и неудачный маневр. А неудач было немало, в особенности на «восмерке» и «кругах», в привычные большие радиусы которых (9 м) автомобили никак не вписывались после самого незначительного проскальзывания колес.

Для выполнения упражнений участники должны были передвигаться на катке по извилистым путям и маневрировать. На площадке старта заезжали одновременно все автомобили команды, удалявшиеся с территории катка по мере выполнения упражнений. Новым в комплексе упражнений было то, что дважды преодолевался колея и переключался эстафета: первый раз колея была под левыми колесами, и эстафету перевозчик-участник-водитель, второй раз надо было проехать по колее правыми колесами, а эстафету перевезти участнику-пассажирю.

В ходе соревнований был проведен также скоростной подъем на крутой холм по пешеходной тропе с последующим движением по извилистым дорожкам парка и спуском к месту финиша, совпадавшему с местом старта. На спуске второй член экипажа должен был перевезти эстафету, а водитель — оставить автомобиль между двумя линиями финиша, отстоявшимися одна от другой на расстоянии 500 м. Эти два упражнения были включены в программу состязания, чтобы избежать при спуске высоких скоростей, особенно опасных вследствие большого скольжения зритель. Старт перед подъемом давался групповой — одновременно всей команде при построении автомобилей в колонну; заметное время — общее для всей команды — определялось по моменту остановки на линии финиша последнего автомобиля команды.

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

I место — команда Москвы — 41 очко.

II место — команда Риги — 117 очков.

III место — команда Таллина — 118 очков.

В соревновании на холме разрешалось применять любые средства повышения проходимости и оказывать взаимную помощь членам команды. Однако надевать цепи разрешалось только после подачи сигнала старта, т. е. за счет зачетного времени движения по трассе. При таких условиях большинство команд решило не применять цепи. Подъем был преодолен всеми успешно.

Новым и очень интересным как с технической стороны, так и для зрителя явилось состязание на быстроту преодоления снежной целины. Вдоль заснеженного футбольного поля стадиона — от одной лцевой линии до другой — флажками было размечено несколько полей, по числу участвовавших команд. Глубина снежного покрова составляла около 400 мм; в толще снега были слежавшиеся и заледеневшие слои. Старт давался общий для всех команд; временем финиша каждой команды считался момент выезда последнего автомобиля команды за лцевую линию поля.

Как и в состязании на холме, на заснеженном поле разрешалось пользоваться любыми средствами повышения проходимости и оказывать помощь в пределах команды, но применять имеющиеся приспособления разрешалось также только после сигнала старта. Контрольное время было 25 минут.

Все стартовавшие команды применяли цепи на головных автомобилях, которые с разгона врезались в снежную целину, затем с помощью свободных участников команды откатывались назад и вновь прокладывали колею. По проложенной таким образом колее продвигались остальные автомобили, подталкиваемые в необходимых случаях свободными членами команд.

Составляя на холме и на заснеженном поле являлся как бы перенесенным в городские условия моменты самих дорожных соревнований и были для зрителей своеобразным свидетельством того, какие трудности пришлось преодолевать участникам зимних ралли.

Итак, первые зимние командные ралли проведены. И хотя были отдельные неполадки, спортивно-технические результаты не радуют высокими показателями, а в судействе имели место различные шероховатости, этот интересный опыт следует считать удачным и заслуживающим широкого распространения.

Автомобильные ралли перестали быть сезонным видом спорта.

Г. СОЛОВЬЕВ,
главный судья соревнований.

На старте соревнований в Талдине.

Фото А. ДМИТРИЕВСКОГО.



ЛЕНИНГРАДСКОЙ МОТОСЕКЦИИ — 10 ЛЕТ

В этот вечер в Ленинградском доме обороны ДОСААФ царил праздничное оживление. Многочисленный актив, собравшийся в большом зале Дома, торжественно отмечал десятилетие мотоциклетной секции городского автомобильного клуба ДОСААФ.

С интересным сообщением о работе секции выступил старший тренер Л. С. Сандлер.

— Десять лет тому назад, — говорил он, — в Ленинграде, впервые на межведомственных соревнованиях, приняли участие спортсмены в шлемах с эмблемой ДОСААФ. Тогда это были никому не известные юности и девушки, делавшие свои первые шаги в мотоспорте. Теперь многие из них уже широко известны, как опытные гошники страны. Знают их и за рубежом. Ленинградские досяафцы успешно выступали в составе команд Советского Союза на международных соревнованиях в Польше, Румынии, Венгрии, Чехословакии, Франции, Западной Германии.

За это время более десяти членов мотосекции (А. Дежнев, С. Калущин, В. Федоров, В. Буфетов, Г. Иванова, В. Волынец и др.) стали мастерами спорта СССР. Много спортсменов получили спортивные разряды.

В 1958 году гошники клуба завоевали командное первенство Ленинграда в межведомственных соревнованиях на ле-



дней дорожке и в кроссе, выиграли шоссейно-кольцевую гонку на приз областной газеты «Смена». Команда одержала победу и на всесоюзных мотосоревнованиях, организованных в честь 40-летия ВЛКСМ.

Много сделали члены секции и для технического прогресса мотоспорта. Под руководством инженер-механика Е. Гусева они изготовили и применяют обтекатели на мотоциклах для шоссейно-кольцевых гонок, а также матиновую подвеску заднего колеса мотоцикла М-72. Спортсмены внедрили у себя ряд других ценных новшеств.

Члены мотосекции успешно сочетают занятия спортом с учебной и трудовой деятельностью. Мотоспортсмены Г. Киселева, Д. Петров, А. Дежнев, С. Калущин, Э. Волыч, И. Нестеров закончили высшие и средние учебные заведения.

Обязательно тепло приветствовал один из старейших мотоциклистов страны заслуженный мастер спорта СССР П. Воротикина. Член президиума ЦК ДОСААФ СССР, председатель Ленинградского городского комитета Н. Тимофеев вручил активистам секции грамоты, значки «За активную работу», ценные подарки и пожелал им новых успехов в развитии спорта.

Г. КРИВИЧ.

НЕСКОЛЬКО ЗАМЕЧАНИЙ ТРЕНЕРА

Первые автомобильные зимние ралли имели три основные особенности: соревнования были командные; трасса охватывала весьма разветвленную сеть дорог Прибалтики, что требовало умения быстро ориентироваться по карте; дистанция проходила по заснеженным и обледеневшим дорогам, часто в трудных метеорологических условиях, при высоких заданных скоростях движения.

Одним из основных элементов ралли является умение ориентироваться, вести автомобиль по карте или схеме и выдерживать заданный режим движения, соблюдая при этом правила движения по открытым дорогам. В нынешних соревнованиях эту работу выполняли фактически 1 или 2 члена каждой команды. Задача остальных участников было двигаться за головной машиной и выдерживать заданный режим движения.

Повышенную нагрузку несли водители головного и замыкающего автомобилей. Движение по сильно пересеченной местности, в темноте, при гололеде или во время снегопада со скоростью, временами доходящей до 80—90 км/час, требовало от водителя головной машины постоянного напряжения и высокого мастерства.

Не менее трудно было ехать и на замыкающем автомобиле, в обязанности экипажа которого входило оказание помощи товарищам по команде; даже при небольшой задержке приходилось затем идти с повышенной скоростью. На замыкающем автомобиле, кроме двух

водителя, ехал и руководитель команды.

Заданные скорости при движении по расчистным и хорошо спланированным дорогам Прибалтики вполне выполняемы, однако выдерживать эти скорости при движении в темноте и особенно во время метели было трудно и связано с риском: это особенно касается участка от Тарту до Иыхвы. Большинство команд такой темп движения оказалось не под силу.

В основных условиях соревнований была разрешена уставка дополнительных фар, что могло значительно облегчить условия движения в темноте, особенно во время метели. Однако организаторы соревнований не смогли получить разрешения на движение по дорогам Эстонии с дополнительными фарами, и их пришлось снять.

При организации соревнований в дальнейшем необходимо учесть, что пункты контроля не следует располагать в центре города или на выезде из него; это заставляет участвующих спортсменов иногда вести машины по городским улицам с повышенной скоростью. Лучше располагать эти пункты при въезде в город или в населенный пункт, а в крупных городах делать входные и выходные пункты КВ и нейтрализовать время движения по городу. Расположение пункта при въезде в населенный пункт одновременно позволит строже проверить правильность движения участников по заданному маршруту.

А. ДМИТРИЕВСКИЙ,
тренер команды г. Москвы.

ДО СКОРОЙ ВСТРЕЧИ, ДРУЗЬЯ!

Зимой этого года был проведен ряд интересных соревнований мотоциклистов на ледяной дорожке Большой спортивной арены Центрального стадиона имени В. И. Ленина. Составом «Матчи городов», соревнования на «Гризы сильнейших», было разыграно первенство РСФСР и первенство СССР в гонках по льду. Заключительным состязанием сезона была международная товарищеская встреча сильнейших советских и чехословацких гонщиков. О ней мы попросили рассказать Станислава Шпинку и Ярослава Видрму, награжденных специальными призами журналов «За рулем» и «Техника молодежи».

Прежде всего разрешите нам, то есть самому старшему и самому молодому из гонщиков чехословацкой команды, передать вам, дорогие читатели журнала «За рулем», сердечный привет.

Для участия в гонках на льду, по приглашению ЦК ДОСААФ и Центрального автомотокулуба СССР, мы прилетели на ТУ-104 сначала в Москву. Наша спортивная делегация, которую возглавлял Богумил Богуща, состояла из девяти человек (шесть гонщиков, два механика и руководитель). Все мы готовились к предстоящим состязаниям добросовестно, мы тщательно. Правда, у нас в Чехословакии такие соревнования не проводились предыдущие три года, так как исключительные теплые зимы не позволяли наладить регулярные тренировки. Лишь в этом году нам удалось провести небольшую подготовку организовать одно соревнование. Но и оно проходило на мягком льду. Это обстоятельство нужно подчеркнуть, так как оно имело важные последствия.

На первой же тренировке в Москве мы увидели, что советские гонщики подготовлены лучше, чем мы. Это подтвердилось и в соревнованиях на стадионе имени В. И. Ленина в Лужниках. Мы убедились, что стиль jazdy гонщиков больше подходит для езды по жесткому льду, чем тот, который характерен для наших спортсменов.

Собственно, наш стиль гонок по льду — это стиль езды на гаревых дорожках (с опорой на стопу левой ноги, выставленной вперед, и с пробуксовкой заднего колеса мотоцикла на поворотах). Такой способ прохождения дистанции, как мы убедились, менее эффективен. И главным образом поэтому в первый день соревнований только одному из нас удалось выйти в финал. Тогда же победил советский гонщик Сергей Старух, вторым был тоже советский гонщик Николай Чернов и лишь на третьем месте оказался один из авторов этих строк — Станислав Шпинка.

Такое положение создалось и на другой день состязаний, когда гонщику Антониу Ярлому удалось занять вслед за вашими спортсменами Анатолием Егоровым и Сергеем Старух вновь только третье место. Нужно сказать, что и этот скромный успех был достигнут нашим гонщиком благодаря товарищеской помощи, оказанной советскими

спортсменами нашей команды. Антониу Ярлому выступал на машине, подготовленной для себя мастером спорта Всеволодом Нерытовым.

В течение двух дней соревнования мы пришли также к выводу, что и шпы в шинах (главным образом задних колес) на мотоциклах советских гонщиков расположены и закреплены лучше, чем у наших. Этот недостаток мы всеми силами стремились устранить при подготовке машин к дальнейшим состязаниям.

Большое впечатление произвела на нас поездка в Уфу. Ледяная дорожка в столице Башкирии была также хорошо подготовлена, как и в Москве, и удовлетворяла всем требованиям безопасности. Тем не менее преимущество советских спортсменов заметно проявилось и в Уфе.

Во время первой встречи победили Борис Агитов, Сергей Старух и Юрий Дудорин, занявшие соответственно первые три места. Только четвертым был Станислав Шпинка. На второй день нашему Ярославу Махачу удалось выйти на третье место после Николая Чернова и Бориса Самородова.

Хочется сказать несколько пожеланий советским гонщикам, которые нам очень понравились. Дух у них боевой, но нам кажется, что им нужно улучшать технику езды, учиться лучше ориентироваться в сложных ситуациях, чтобы избежать напрасных падений, опасных для гонщика и машины.

В течение короткого срока советские спортсмены добились таких результатов, к которым гонщики других стран стремились в течение многих лет. За это время было подготовлено значительное количество квалифицированных, отважных гонщиков, которые по своим спортивным достижениям могут быть приравнены к лучшим мастерам ледяной дорожки. Мы твердо верим, что благодаря своему мастерству, выдержке и высокой требовательности советские спортсмены, после участия в нескольких международных соревнованиях, смогут достичь самого высокого уровня, который достигнут пока только шведами.

Наши чехословацкие гонщики обладают опытом техническим и тактическим опытом езды на гаревых дорожках. Этот вид спорта очень популярен в Чехословакии и имеет у нас свои традиции. Но этого нельзя пока сказать о гонках на льду. Нам предстоит еще многое сделать для того, чтобы развить и этот интересный вид мотоспорта.

Соревнования, в которых нам довелось участвовать в Советском Союзе, были организованы хорошо. Наши гонщики ощущали постоянную сердечную заботу со стороны представителей ДОСААФ.

В заключение нам хочется горячо поблагодарить вас всех, друзья из ДОСААФ, за тот теплый прием, который вы нам оказали. Думаем, что эти состязания спортсменами СССР и Чехословакии положат начало систематическим товарищеским соревнованиям на ледяных и гаревых дорожках между гонщиками наших стран.

До скорой встречи, друзья!

Станислав ШПИНКА,
Ярослав ВИДРМА.

На Вкладке

СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

С помощью этого элктрифицированного стэнда преподаватель может легко объяснить назначение и действие основных ее приборов.

Схема системы зажигания изображена на фанерном экране размером 500 x 830 мм (рис. 1). На этом же рисунке укреплены подвижные муфта распределителя, молоточек и магниты, вырезанные из белой жести и окрашенные. Молоточек прижимается к наковальне пружиной.

В верхней части щита помещается выведенная крышка, на которой наклеивается табличка, поясняющая схему:

1 — корпус катушки, 2 — первичная обмотка, 3 — вторичная обмотка, 4 — сердечник, 5 — магнит, 6 — прерыватель, 7 — свеча зажигания, 8 — аккумулятор, 9 — провод низкого напряжения, 10 — провод высокого напряжения, 11 — сопротивление добавочное, 12 — замок зажигания, 13 — конденсатор.

На эту же табличку наносится характеристика индукционной катушки:

Первичная обмотка: число витков 245—330, напряжение 12 в, диаметр провода 0,6 мм, обмотка — спиральная.

Вторичная обмотка: число витков 11 000—19 000, напряжение 15 000—18 000 в, диаметр провода 0,10 мм.

Вас рисунков проводов и магнитных силовых линий просервисированы сквозные отверстия. Отверстия по магнитным силовым линиям имеют диаметр 3 мм, по диаметру 3 мм, в щели высокого напряжения — 5 мм, для свечи — 10 мм.

С обратной стороны стэнда в патронах укрепляются лампочки напряжением в 6 в, соединенные по схеме (рис. 2). Между лампочками и наружной панелью вращается делительный диск. С его помощью создается иллюзия движения тока по проводам, обозначают магнитные силовые линии. Причем направление тока высокого напряжения обозначается обратное направлению движения тока низкого напряжения. Это достигается колебательным движением делительного диска, так как точка прихода соединяется с ним через шатуны (рис. 3).

Электрические лампочки, подсвечивающие магнитные силовые линии, окрашены в синий цвет, вторичная цепь — в красный цвет, лампочки первичной цепи можно не красить.

Распределение электрического тока по определенным цепям производится специальной магнитной конторкой. Это устройство видно из рис. 4. На металлических иронштейне установлен деревянный фарфор, на который набита пластинка конторки (рис. 5). По этой пластине скользят концы токопроводящих проводов, закрепленных на деревянной колоде. Для обеспечения размыкания начала процессов имеется фиксатор. На оси конторки прикреплен диск с четырьмя углублениями, а на иронштейне закреплен фиксатор (штифт с пружиной).

Стэнд дает возможность демонстрировать следующие процессы:

контакты прерывателя замыкаются — ток в первичной цепи, магнитные силовые линии вокруг обмоток катушки; контакты прерывателя разомкнутся — исчезают магнитные силовые линии, сначала наружные, затем внутренние; возникает высокое напряжение — искры на магнитных силовых линиях, искры в зазоре свечи.

Стэнд поддерживается в рабочем положении скандинавской подставкой, удерживаемой крючками.

Е. АЛЕКСАНДРОВ,
инженер-подполковник.

Наглядные пособия —
своими руками



Рис. 5

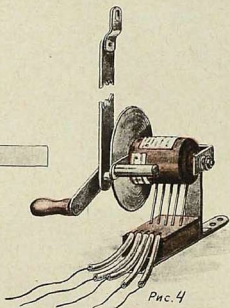


Рис. 4

ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ СХЕМА ИНДУКЦИОННОЙ КАТУШКИ

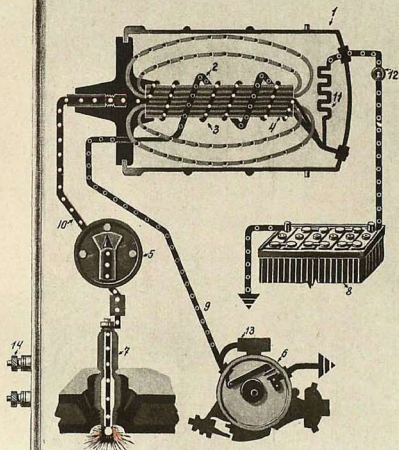


Рис. 1

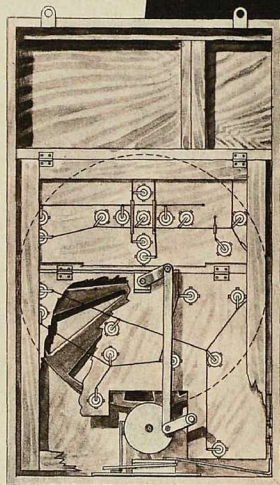


Рис. 3

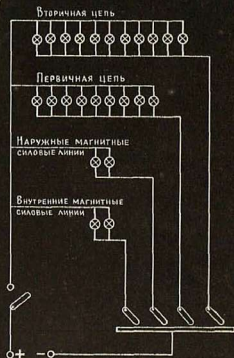
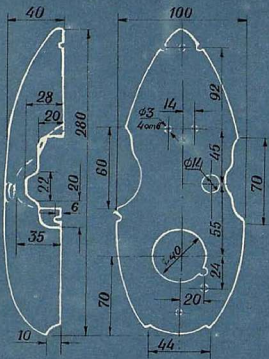
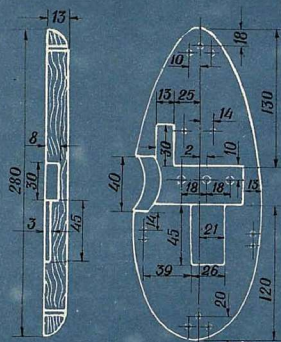


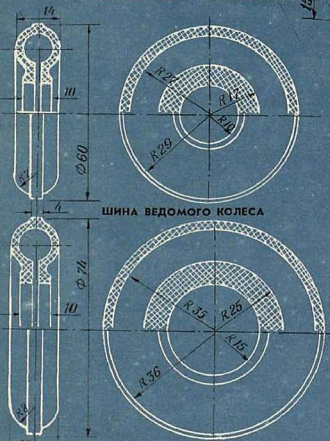
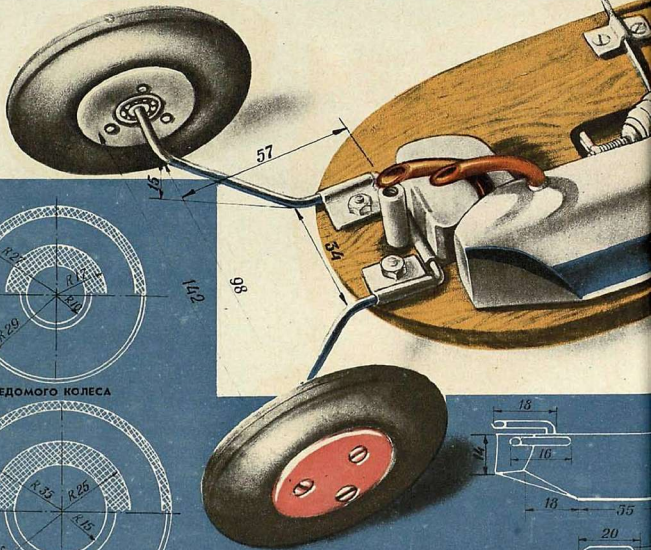
Рис. 2



КУЗОВ

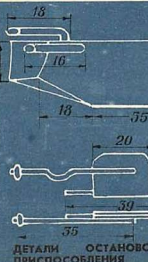


ОСНОВАНИЕ КУЗОВА



ШИНА ВЕДОМОГО КОЛЕСА

ШИНА ВЕДУЩЕГО КОЛЕСА



ДЕТАЛИ ОСТАНОВОЧНОГО ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

ОЧНАЯ МОДЕЛЬ

ручки А. Давыдова.

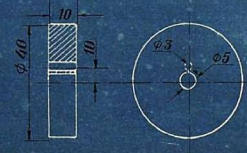
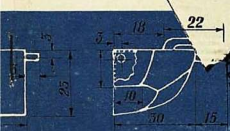
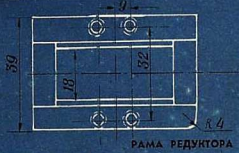
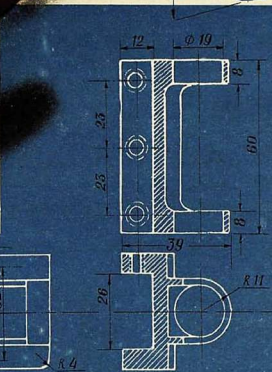
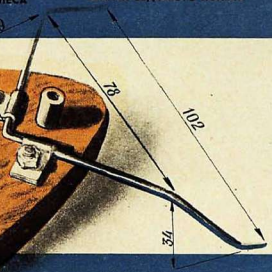
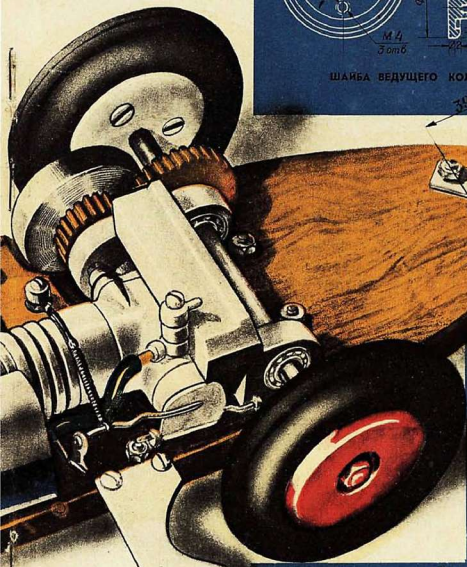
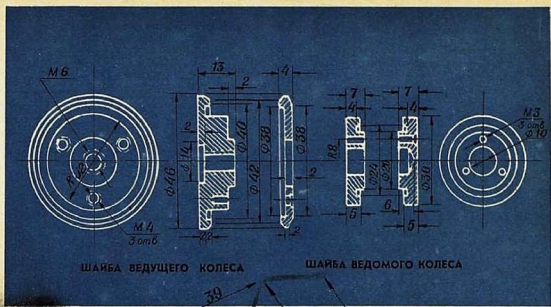


Рисунок Г. Возлинского



ПАТРУЛЬ

вышел на линию



Пять часов утра. Перед выездом на линию председатель совета общественных инспекторов Ивановского таксомоторного хозяйства А. Самосудов (второй слева) знакомит активистов народной автоинспекции с оперативной обстановкой на трассах.

Смена подходила к концу. Шофер такси Михаил Кукукин вел машину по проспекту имени Сталина. На перекрестке его внимание привлекла толпа.

— Зальют глаза водкой, а потом носятся, как околтелые, — возмущалась одна из женщин. — Таких в тюрьму сажать надо!

Оказалось, что несколько минут назад на красный свет светофора грузовик пересек площадь, едва не сшиб пешехода и, проскочив «перед самым носом» трамвая, скрылся.

— Вон туда поехал. Догнать бы...
— Садитесь, — предложил Михаил. Стрелка спидометра поползла вправо. Промелькнул один, за ним другой перекресток. Впереди на большой скорости шел грузовой автомобиль.

— Он!
Обогнав грузовик, Кукукин развернул «Победу» поперек дороги и выскочил из машины.

— Чего надо? Проваливай! — раздалось из кабины.

Михаил вскочил на подножку грузовика, выключил зажигание и приказал льняному шоферу выйти.

В этот же день дежурному по Ивановскому ГАИ был передан рапорт: «Мною, общественным автоинспектором М. А.

Кукукиным, задержан шофер Бутин, который управлял автомобилем в состоянии сильного опьянения.

Михаил Кукукин — не единственный общественный инспектор в ивановском таксомоторном хозяйстве. Здесь организован совет общественных автоинспекторов, куда на общем собрании избираются лучшие производственники. Возглавляет его Аркадий Васильевич Самосудов, инженер по технике безопасности.

— Коллектив утверждает, коллектив и спрашивает... — говорит начальник таксомоторного автохозяйства А. Жукон, тоже кстати сказать, общественный автоинспектор.

В недавно принятом Центральным Комитетом Коммунистической партии Советского Союза и Советом Министров СССР постановлении «Об участии трудящихся в охране общественного порядка в стране» сказано, что в настоящее время в обстановке роста сознательности и политической активности трудящихся и дальнейшего развития советской демократии борьба с аморальными, антиобщественными проступками должна вестись не только административными органами, но главным образом путем широкого вовлечения трудящихся и общественных организаций в дело охраны общественного порядка в стране.



— А это на досуге прочитайте, — говорит общественный инспектор М. Афанасов пассажирам, вручая брошюру о правилах уличного движения. Тысячи таких листовок и брошюр распространяли среди пассажиров общественные инспекторы — шоферы такси.

Идеи, возникшие в народе и поддержанные партией, нашли самый широкий отклик во всех концах страны. Не остались в стороне от большого дела и ивановские автомобилисты.

Люди самых различных профессий объединились для борьбы с нарушениями порядка на транспорте. Помимо советов автоинспекторов в автохозяйствах, советы также создаются в районах, при автомотоклубах. В них можно встретить шоферов-профессионалов и любителей. Так, председателем совета общественных инспекторов Ленинского района избран энтузиаст-автомобилист, директор швейной мастерской Н. Сталиченко. Его надежными помощниками стали хирург В. Белороссов, технолог завода Ю. Таллерчик, технорук автобуса Облпотребсоюза И. Грачевский и другие.

У многих из них есть семьи. Каждому — и это вполне естественно — хочется отдохнуть после хлопотливого рабочего дня. А они часами патрулируют на автомобильных магистралях, дежурят в ГАИ, порой даже рискуют здоровьем, пресекая путь хулигану, находящемуся за рулем.

Их поступками движет благородная цель — добиться безаварийной и безопасной работы автотранспорта, понимание того, что войти в коммунистическое общество можно тогда, когда дело одного станет делом коллектива, а поступки, идущие вразрез с интересами общества, будут окончательно мжить.

Так новое уже сегодня своими результатами входит в нашу жизнь, входит цехами без отдела технического контроля, бригадами коммунистического труда, отрядами добровольцев по охране общественного порядка.

Общественные автоинспектора — люди большой скромности. Они очень скромно говорят о себе: на линии, мол, всякое бывает.

Сатирическая стенная газета «Под выскоком напряжения», регулярно выходящая в ивановском таксомоторном хозяйстве, — действительное средство борьбы с нарушениями безопасности движения. Газету издает совет общественных инспекторов.



Теперь мимо 33-й средней школы транспорт будет идти осторожнее. Об этом позаботился общественный инспектор — водитель 38-й автоколонны А. Крут'ный и шофер ивановского радиовещания В. Малков. Устанавливать знак им помогают десятиклассники.



Нарушены правила движения...

Юрий Печенкин, воспитанник Ивановского автомотоклуба ДОСААФ, совсем недавно получил удостоверение шофера. Проработав с год, он стал общественным автоинспектором. Однажды Юрий вместе с инспектором дорожного надзора капитаном милиции М. Гусевым дежурил в ГАИ. По телефону сообщили, что на одной из улиц застрял автомобиль, которым управлял совершенно пьяный шофер. На мотоцикле дежурные быстро добрались до места происшествия. Тем временем водитель уже ус-

пел выехать на дорогу и, выключив фары, стал набирать скорость, не обращая внимания на требования автоинспекторов остановиться. Как задержать автомобиль? Ведь пьяный водитель за рулем — страшная опасность для людей. И Юрий решился на рискованное дело. Когда мотоцикл поровнялся с бортом автомобиля, Печенкин встал в коляску во весь рост, подпрыгнул, подтянулся на руках и перевалился через борт...

Авария была предотвращена, а мо-

жет быть, спасены и человеческие жизни.

Коммунист П. Душин — шофер с 26-летним стажем, свою работу общественного инспектора начинает в гараже, откуда автомобили выходят на линию. На автобазе № 3 Ивановского совхоза его называют вторым механиком. До начала смены он тщательно осматривает техническое состояние автомобилей. Если обнаружена неисправность, Душин добивается, чтобы она была устранена раньше, чем автомобиль выйдет в рейс.

Ивановские шоферы говорят: «Милиция иной раз кое-чего может и не заметить, а вот общественные автоинспектора все видят». Да, от бдительных глаз инспекторов действительно ничего не ускользает. Вот, например, как выглядит одна из страничек записной книжки общественного инспектора М. Афанасьева: «ИБ 73-70 — за рулем был пьяный водитель, ИВ 38-58 — шофер использовал автомобиль не по назначению, ИВ 52-41 — на грузе ехало пять человек, водитель ИА 63-42 свалил снег в неотведенном месте» и т. д.

Помощь населения органам ГАИ принимает все больший размах.

И сотрудники Госавтоинспекции тоже не остаются в долгу. Ф. Вегерин, И. Еремич, А. Шетохин, А. Ильин и другие часто бывают на заседаниях советов общественных автоинспекторов, проводят инструктажи, рекомендуют, какими вопросами следует заняться в первую очередь, делаясь опытом работы.

...Выходит на линию народный автоинспектор — представитель трудящихся. И ему, хозяину жизни, есть дело до всего, что мешает еще жить совским людям, что нарушает их покой и безопасность.

Г. РУФАНОВ.

Фото Н. Николаева.

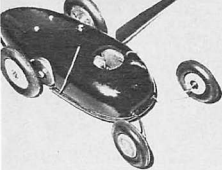
— Осторожней! Там, на спуске, внаезд, — предупреждает водителя Е. Нюникова общественный инспектор М. Кузюкин.

Стыдно объяснить инспектору ГАИ в присутствии многих водителей, почему нарушены правила движения, а приходится. Все запечатленные на этой фотографии шоферы были задержаны общественными инспекторами и приглашены в лекторий ГАИ. Здесь не только подробно разбираются допущенные нарушения, но и читается лекция по вопросам безопасности движения.





ГОНОЧНАЯ МОДЕЛЬ класса 2,5 см³



Гоночная модель автомобиля с двигателем внутреннего сгорания МК-12 развивает скорость 108 км/час, первая норма мирового рекорда.

Общий вид модели, расположение узлов и частей показано на вклadle.

Передняя подвеска выполнена из проволоки ОВС диаметром 2,6 мм. Крепление ее к шасси осуществляется при помощи обжимных латунных хомутиков и винтов с гайкой. На концы осей наплавляются подшипники с внутренним диаметром 3 мм. Под эти подшипники выточиваются втулки из латуны с внутренним отверстием 2,6 мм (под ось подвески).

Ведомые колеса. Каждое из них представляет собой две зажимные шайбы из дюралюминия и шину. Шайбы выточиваются на токарном станке. Они имеют для стягивающих винтов три отверстия с резьбой, расположенных под углом 120°. Отверстия в наружных шайбах раззенковываются под вид с латунной головкой. В центре наружной шайбы имеется отверстие, в которое запрессовывается подшипник (высокотортный).

Шины изготовлены из смолы резины путем горчичной вулканизации. Делается это следующим образом.

Вначале из дюралюминия изготавливают разъемную прессформу. О том, как ее сделать, подробно рассказано в приложении к журналу «За руль» №№ 11 и 12 за 1957 год. Резину режут и укладывают между половинками формы. Затыннутую болтом прессформу нагревают в духовке до температуры 80°—100° в течение 15—30 минут. После этого форму осторожно вынимают, затягивают болт до конца и вновь ставят в духовку. Температуру на этот раз надо подогреть опытным путем. Это даст возможность получить требуемую жесткость шин.

На чертеже указаны размеры и форма шин ведомых и ведущих колес.

Ведущие колеса крепятся на ось посредством резьбы М 6. Ось выточивается из прочной стали. Ведущие колеса изготавливаются так же, как и ведомые (см. чертеж).

Бака изготавливается из белой жести. Вначале его части вырезаются из листа жести, как показано на чертеже. Они соединяются между собой пайкой. В верхней части бака имеются две трубки. Одна для заправки, другая для выхода воздуха в момент наполнения бака горячим. Воздушная трубка после заправки закрывается. В нижнюю часть бака впаивается трубопровод.

Кузов модели выполнен из органического стекла, толщиной 4 мм. Для его изготовления вначале делается деревянный пуансон. Он должен соответствовать форме будущего кузова. Надо иметь в виду, что при изготовлении пуансона все размеры надо уменьшить на 4 мм — тол-

щину органического стекла. Затем по размерам и форме кузова из фанеры толщиной 10 мм делается матрица.

После того как матрица и пуансон готовы, лист оргстекла нагревается на огне до тех пор, пока он станет мягким. Затем, положив разогретую заготовку на матрицу, делят на него сверху пуансоном до полного заполнения матрицы. Когда оргстекло остынет, можно приступать к его обработке. Оно сводится к выплированию согласно чертежу соответствующих отверстий, выпиливанию лобкового места для маховика, окончательного приспособления, отверстия регулятора компрессии в двигателе.

Двигатель МК-12, установленный на модели, выпускается нашей промышленностью и имеется в продаже. Он имеет рабочий объем цилиндра 2,5 см³. Для удобства регулировки подачи горячего надо изменить положение иглы. С этой целью под углом 90° относительно первоначального положения иглы в двигателе высверливается отверстие и делается резьба М 4. В нее и закрепляется штуцер иглы. Старое отверстие глушится винтом, который обрабатывается за полдюйма с отверстием входа воздуха. Двигатель крепится к редуктору винтами.

Остановочное приспособление служит для немедленной остановки модели. Оно состоит из заслонки, которая закрывает отверстие для входа воздуха, антенники и пружинки. Заслонка изготовлена из белой жести, как показано на чертеже. С той стороны, которая закрывает отверстие для входа воздуха, на нее наклеивается бархатка. В средней части к заслонке припаян рычаг из стальной проволоки, по которому скользит отжимной рычаг антенники. На конце рычага заслонки напаяна предохранительная шайба, которая дает возможность срабатывать приспособление только при встрече антенники с препятствием. Заслонка крепится на двух дюралюминиевых угольках и отгибается пружиной.

Редуктор представляет собой рамку, изготовленную из дюрала. На раме, в опорных ушках, крепятся шариковые подшипники, в которые вставляется ось ведущих колес. На ось напрессовывается большая шестерня, имеющая 35 зубьев. Малая шестерня с 20 зубьями надеты на втулку, изготовленную из латуны. Совместно с маховиком, выточенным из стали на токарном станке, весь узел зафиксирован на оси двигателя гайкой и фиксирует шиновую шину.

Предохранительные рычаги предназначены для предотвращения перерывания модели на неровностях трека во время ходовых испытаний. Они изготавливаются из проволоки ОВС диаметром 2 мм.

А. ДАВЫДОВ,
мастер автомобильного спорта.

СЕРИЯ СЕДЬМАЯ

БЕСКАМЕРНЫЕ ШИНЫ

Следить за шинами. Новейшие отечественные легковые автомобили снабжены бескамерными шинами.

При проколе давление в бескамерной шине падает очень медленно. Если к тому же проколший шину гвоздь застрял в ней, то прокол может остаться незамеченным. Однако долго двигаться на поврежденной шине не рекомендуется, так как отверстие при этом увеличивается. Нужно регулярно осматривать шины, все порезы и проколы прозондировать и убедиться, что в шину не попали инородные тела. Зондировать порезы необходимо очень осторожно, чтобы не повредить шину. Для этой цели нужно применять отрезок прутка диаметром 3—4 мм с закругленным концом. При обнаружении прокола надо смочить место повреждения и высунуть, есть ли утечка воздуха. Если одиночные пузырьки появляются через 5—10 секунд, можно доехать до гаража или населенного пункта, где удобно произвести ремонт. В пути надо следить за давлением воздуха в поврежденной шине. Если давление падает быстро, следует произвести ремонт на месте.

Мелкий ремонт. Ремонт бескамерных шин производится без демонтажа шины с обода, с помощью алтечки, прилагодимой к комплекту шин. Перед ремонтом удаляют предмет, проколший шину, и очищают место прокола.

Если диаметр проколшего предмета не превышает 2 мм, то отверстие заполняется специальной пастой с помощью шпателя, имеющего в алтечке. При шпательвании давление воздуха в шине требуется снизить до 0,3—0,5 атм. Через 15 минут после введения пасты давление можно поднять до нормы.

Как поставить пробку. Проколы большого диаметра ремонтируют с помощью резиновой пробки. Пробку выбирают из комплекта с таким расчетом, чтобы ее диаметр был в 1,5—2 раза больше диаметра предмета, проколшего шину. Перед постановкой пробки необходимо стенки отверстия промазать резиновым клеем на всю глубину с помощью иглы. Эту операцию повторяют несколько раз.

Затем выбранную для ремонта пробку закрепляют в игле, обмакивают в клей и вводят в отверстие. Для облегчения проталкивания пробки через отверстие ее несколько растягивают. Пробку вводят так, чтобы она вошла внутрь шины. После этого, прижимая к шине свободный конец пробки, иглу вытаскивают, слегка поворачивая; пробка выходит из ушка иглы. Выступающий над протектором конец пробки обрезают на 1—2 мм выше поверхности протектора.

Вулканизация. При серьезных повреждениях бескамерной шины, когда диаметр проколшего предмета больше 6 мм, шину необходимо отремонтировать горячей вулканизацией.

При демонтаже шин, следует соблюдать особую осторожность, не допуская повреждения бортов шин и обода. Монтаж следует начинать со стороны, противоположной вентилю, а заканчивать, приближаясь к нему с обеих сторон. При этом нельзя применять большие усилия, поэтому монтажные лопатки надо передвигать на небольшие расстояния.



НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ— ХОЗРАСЧЕТ

Контрольными цифрами развития народного хозяйства СССР, утвержденными XXI съездом Коммунистической партии, предусматривается большое увеличение выпуска автомобилей, значительный рост объема автомобильных перевозок, строительство новых дорог. Совершенствование системы народного образования, в частности политтехнизация обучения, намного повысило интерес молодежи к овладению техническими специальностями. Неуклонный рост благосостояния советских людей позволяет из года в год все большему количеству граждан приобретать собственные автомобили.

Все это требует коренного улучшения подготовки водителей в системе ДОСААФ. Нам не только увеличить количество выпускаемых шоферов, но и существенно поднять качество обучения. Большое значение в новых условиях будут иметь хозрасчетные автомобильно-мотоциклетные школы.

В этой статье нам хочется рассказать об опыте работы хозрасчетной школы Ленинградского автомобильно-мотоциклетного ДОСААФ.

Наша школа существует сравнительно недавно — она была создана в 1952 году на базе автомотоклуба бывшего комитета по физкультуре и спорту. Надо сказать, что «наследство» нам досталось неважное. Особенно плохо обстояло дело с наглядными пособиями, автомобилями и мотоциклами. Все они были устаревших марок и очень изношенные. Более половины машин и мотоциклов не выходило на линию ввиду технической несправности. Это срывало все графики и учебные планы, подготовка по вождению значительно отставала по времени, да и качество этой подготовки было низким.

Вначале наша хозрасчетная автошкола не покрывала своих расходов. Дело дошло до того, что с разрешения городского комитета ДОСААФ мы на некоторое время были вынуждены получать плату за обучение в 800 до 1050 рублей. Нам удалось приобрести наглядные пособия, отремонтировать машины. К сожалению, до сих пор достать наглядные пособия по новым маркам автомобилей почти невозможно. Мы нашли такой выход. Из заводских инструкций по уходу за автомобилем мы пересняли необходимые детали, узлы и схемы. По каждой новой машине у нас образовался комплект из 15—20 фотографий. На занятиях эти фотографии проецируются на экран с помощью обычного школьного эпидиаскопа.

Большую работу по оснащению школы наглядными пособиями и улучшению всего учебного процесса провели наши опытные преподаватели С. Федоров, Б. Петров, Б. Пантелеев, Г. Макаров, инструкторы Г. Керер, И. Калинин, В. Калинин и другие. Они не только обеспечили высокий уровень преподавания на своих занятиях, но и помогли молодым преподавателям повысить свою квалификацию. Для улучшения учебной работы мы применяем самые различные средства — открытые уроки, методические совещания преподавателей, разбор

планов и конспектов занятий, составление методических разработок.

Как же работает сейчас наша хозрасчетная школа?

Мы готовим шоферов 3-го, 2-го и 1-го класса, мотоциклистов, шоферов-любителей, водителей инвалидных мотоциклов. В 1953 году мы выпустили несколько групп инструкторов вождения автомобилей и мотоцикла. Очень часто в школу за советами обращались водители, которых ГАИ за нарушение правил движения направила на слуху экзаменов. Это натолкнуло нас на мысль организовать специальные консультации по правилам уличного движения. Были организованы группы по 10 человек; в течение десяти дней с ними занимался опытный преподаватель. Только за прошлый год эти консультации прослушало 1616 человек. Кроме того, каждый автолюбитель может получить в нашей школе платную консультацию и совет по вождению и уходу за автомобилем и мотоциклом.

Помещение у нас небольшое, а для того, чтобы школа имела возможность окупать все свои расходы, было необходимо увеличить количество курсантов. Тогда мы решили пойти по такому пути. Школа заключила договор с крупными автохозяйствами, которые обязались предоставить помещение для занятий и рабочие места для практических работ. Преподаватели школы оснащают эти классы наглядными пособиями школы и ведут там занятия с работниками этих автохозяйств. К стати сказать, такие классы на предприятиях помогают значительно улучшить пропаганду технических знаний.

Всего наша школа подготовила в прошлом году 1624 водителя и инструктора. Подвояющее большинство из них сдали все экзамены с первого раза.

Методическая организация учебного процесса в хозрасчетной школе ничем не отличается от курсов автомотоклубов. Поэтому мы хотим более подробно остановиться на хозяйственной стороне нашей работы.

Обычно больше всего курсантов бывает в зимние месяцы. Поэтому зимой мы стараемся подготовить максимальное количество водителей, а летом, когда количество учебных групп сокращается, отпускаем большую часть преподавателей в отпуск, организуем ремонт помещений и машин, вводим в порядок наглядные пособия.

Каждый год школа составляет смету, в которой предусматриваются все статьи доходов и расходов. Так, например, рассчитав свои возможности, мы запланировали доходы школы от подготовки водителей, мотоциклистов, инструкторов и от консультаций в сумме 667 тысяч рублей. Исходя из этой суммы, планировали следующие расходы:

а) Зарплатная плата (в том числе отдельно по административному аппарату, штатным преподавателям, штатным преподавателям) 327 350

б) Начисления на заработную плату (4,6%) 15 057

в) Административно-хозяйственные расходы (аренда помещения, отопление, освещение, уборка, ремонт мебели, почтовые расходы и т. д.) 131 863

г) Учебно-эксплуатационные расходы (горючее, ремонт машин, ТО, пособия, переноскопика преподавателей и т. д.) 172 730

д) Спортивные соревнования (за мастерство вождения и экзюмью торгового) 20 000

ВСЕГО: 667 000

Таким образом, расходная часть сметы равна приходной. Никакой прибыли школа не планирует. Правда, иногда не удается полностью выполнить все статьи расхода и тогда образуется некоторая экономия. Она идет, как правило, на развитие спортивной работы автомотоклуба.

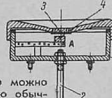
Иногда у нас спрашивают: «Если никаких доходов школа не дает, то в чем же ее преимущество?». Надо сказать, что преимущество хозрасчетной школы состоит в том, что при правильной организации учебы и достаточном количестве курсантов она может тратить на оснащение, наглядные пособия, автомобили и т. д. гораздо больше средств, чем даже автомотоклуб первого разряда. Причем, в отличие от хозрасчетных курсов, периодически создаваемых в первичных организациях ДОСААФ, все приобретенные пособия и техника служат в течение многих лет. Хозрасчетные курсы при первичных организациях обычно делают один-два выпуска и ликвидируются. Средства, запланированные на ремонт и обслуживание, позволяют нам содержать помещения и технику в хорошем состоянии.

Вместе с тем для того, чтобы хозрасчетная школа могла работать более плодотворно, надо решить важный, на наш взгляд, вопрос. Речь идет о дифференциации в оплате штатных преподавателей и инструкторов. Все они получают одинаковую зарплату вне зависимости от того, готовят ли мотоциклистов, шоферов-любителей или водителей 1-го класса. Ясно, что и квалификация преподавателя и степень трудности курса должны находить отражение в заработной плате. Поэтому проводить принцип уравнительной зарплаты за разных труд просто несправедливо. Это порождает текучесть кадров, снижает качество подготовки.

И еще один вопрос. Сейчас у нас имеется для подготовки шоферов-любителей шесть автомобилей; три «Победы» и три «Москвичи-401». Все они давно прошли все нормы пробега, много раз были в капитальном ремонте и поддержанию их в должном техническом состоянии почти невозможно. Из-за этого мы не можем увеличить подготовку шоферов-любителей, несмотря на то, что на каждое место мы всегда получаем по 4—5 заявлений от желающих изучать автолето. Мы имеем возможность заплатить за приобретение новых легковых автомобилей, но в получении их нам необходима помощь.

П. ПОЗДНЕВ,
начальник автомотошколы.

Н. СПИРИДОНОВ,
начальник учебной части.



Каждый автомобилист может изготовить удобный и очень простой прибор для прослушивания двигателя автомобиля. Для этого нужно иметь лишь пару пьезоэлектрических телефонов (наушников).

Прибор состоит из двух частей: датчика, преобразующего звуковые колебания в электрические, и приемника, который, наоборот, преобразует электрические колебания, посылаемые датчиком, снова в звуковые.

Датчик (см. рисунок) представляет собой обычный пьезоэлектрический наушник 1 с удаленной из него алюминиевой мембраной. Угол А пьезокристалла и к нему была прикреплена мембрана, остается свободным. В центре корпуса датчика просверливается отвер-

стие и в нем двумя гайками закрепляется латунный или стальной стержень 2 длиной 150—200 мм и диаметра 3—4 мм. Малые отверстия, имеющиеся в крышке наушника, следует заклеймить кусочком алюминиевой или латунной фольги 3 при помощи клея БФ-2. Для повышения чувствительности прибора на угол кристалла, к которому была прикреплена мембрана, можно приклеить свинцовый грузик 4 весом 4—5 г.

Другой такой же наушник, служащий приемником, не подвергается никаким переделкам. Клеммы датчика и приемника соединяются между собой посредством двухпроводного шнура длиной около 1 м.

При работе прибора прикладывают конец стержня датчика к двигателю и

подносят приемник к уху (его можно закрепить на голове с помощью обычного телефонного оголовья). Вибрация двигателя передается через стержень корпус датчика и далее — пьезокристаллу, вызывая в нем деформацию изгиба. Возникающие при этом на гранях кристалла электрические заряды поступают в приемник и преобразуются там, в звук.

Пользуясь таким прибором, можно безошибочно определить место возникновения шума в двигателе и тем самым своевременно выявить и устранить ту или иную неисправность.

Инженер Ю. ГОРНУШКИН.

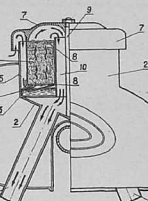
2. Омск.

САМОДЕЛЬНЫЙ ВОЗДУХОЧИСТИТЕЛЬ

При эксплуатации мотоцикла на пыльных дорогах обычно интенсивно изнашиваются цилиндры вместе с всасываемым воздухом подает много частиц пыли. Не помогает даже масляный воздухоочиститель, устанавливаемый на мотоцикле М-72.

Этот приборчик нас изготовить своими силами инерционно-масляный воздухоочиститель собственной конструкции. Работа была выполнена на базе экспериментальной секции Ленинградского городского автомобильного ДОСААФ.

Поперечный разрез воздухоочистителя и вид его сбоку показаны на рисунке. Воздухоочиститель установлен в верхней части топливного бака. Воздух подается и карбюратором по двум трубкам 1 и вливается в топливный бак. Карбюраторы соединены с этими трубками короткими отрезками гибкого шланга. Мы использовали для этой цели шланг от пылесоса.



Фильтр изготавливается из листового материала, причем швы должны быть тщательно проварены или залпаны медью. Он состоит из корпуса 5, ввернутого в топливный бак, крышки 7, центральной трубки 10 для подачи воздуха, проволочной насадки 6 и конической отражателя 2. Путь воздуха показан на рисунке стрелками.

Попавая в воздухоочиститель, воздух проходит прежде всего через кольцевой зазор 4 около поверхности масла, здесь резко изменяет направление движения. Благодаря силе инерции тяжелые частицы пыли не могут повернуть так круто и припадают к поверхности масла. Далее воздух поднимается и проходит через проволочную насадку 6. При этом он увлекает за собой частицы масла. Чистый воздух окончательно очищается от мелких частиц пыли, которые не были задержаны в кольцевом зазоре.

Как видно из рисунка, крышка 7 имеет плавные очертания. При такой округ-

лой форме уменьшается сопротивление всасываемому воздуху. Лучше всего вытачивать эту крышку из дюралю. Крышка опирается на конус проволочной насадки 6, а он в свою очередь на корпус воздухоочистителя тремя лапками 3.

Все детали сверлятся посредством центральной шпильки 9, имеющей сверло. Нельзя забывать и о том, что работать с помощью редкой сетки 8. Изготовить насадку можно различными способами. Наиболее приемлемой в этих целях металлические мошачки для мытья кастрюль, которые продаются в хозяйственных магазинах.

Край кожуха насадки, образующий зазор 4, должен быть загнутым, как показано на рисунке. В холодный период можно заливать в воздухоочиститель масла больше, до полного перекрытия зазора 4. Тогда оно будет играть роль автоматического предохранителя и облегчит пуск двигателя.

Такой воздухоочиститель эксплуатируется уже более полутора лет (пробег 18 тыс. км). Наблюдения за его работой показали, что он не уменьшает мощности двигателя и не увеличивает расхода топлива. Всего же наш мотоцикл М-72 прошел 20 тысяч километров без смены поршневых колец. При этом мы совершили на нем путешествие в Среднюю Азию и даже в Арктику, когда содержание пыли в воздухе очень велико (см. «За рулем» № 7 за 1958 год). В любых условиях воздухоочиститель работает надежно и хорошо фильтрует воздух. Унос масла воздухом отсутствует. Заменить масло приходится только через 3 тыс. км, так как его много, а высокое сопротивление фильтра способствует увеличению загрязненности всасываемого воздуха.

Промывать насадку можно, не снимая воздухоочиститель. Для этого надо наполнить бензином корпус 5. Затем выключить из корпуса 5 и отогнуть быстро с помощью протирочного материала.

Работается, подобный воздухоочиститель можно изготовить и для мотоцикла любой другой модели, изменив сечение трубок воздухоочистителя в соответствии с мощностью двигателя. Не обязательно ставить воздухоочиститель в топливный бак и делать центральную трубку 10. Чистый воздух можно вывести и через крышку 7. При этом необходимо иметь в виду следующие:

- 1. Место зазора воздуха нужно располагать как можно выше;
- 2. Нельзя ставить воздухоочиститель в место зазора воздуха;
- 3. Трубы для прохода воздуха должны быть как можно короче и иметь мало изгибов, чтобы не снижать мощности двигателя, чтобы диаметр этих труб был не меньше наружного диаметра входного патрубка карбюратора.

В. КУШПИН,
Ф. СУВЬОТИН.

г. Ленинград.

По следам неопубликованных писем

Шофер т. Кандров [учхоз «Красный ветеринар» Харьковской области] в своем письме в редакцию отмечал недостатки конструкции автомобиля УАЗ-450. Письмо было направлено руководству завода. Как сообщил редакции главный конструктор т. Музыкин, заводом были приняты соответствующие меры. В частности, на автомобиле введено дополнительное крепление радиатора, разработана установка поворачивающихся стекол в двери кабины, улучшено освещение приборов и др. *

В письме т. Дуганова [Агинская РТС Читинской области] критиковался Агинский районный комитет ДОСААФ за недостатки в руководстве автотранспортом. Это письмо редакция направила Читинскому областному комитету ДОСААФ.

Председатель обкома т. Семенов сообщил, что факты подтвердились. За плохое руководство оборонной работой председателю райкома т. Цибеню с занимаемой должности снят. Новому руководству райкома предложено организовать секцию по военно-прикладным видам спорта и привлечь новых активистов из числа досафовцев района. *

Руководство конструкторского бюро Кировского завода в своем ответе на письмо читателя т. Шарвадзе (Курск), который высказал ряд критических замечаний и предложений по выпускаемому этим заводом мотоциклам, признало их правильными и сообщило, что работники завода приняли меры к тому, чтобы быстрее устранить недостатки конструкции. *

По следам опубликованных материалов

«ЗАБОТЫ ДЕДА СТАРТИКИНА»

В этом материале, опубликованном в десятом номере журнала, говорилось о том, что таблички троллейбусных остановок не всегда видны водителям автомобилей с проезжей части.

Наш сотрудник в редакцию начальники отдела РУД МЭД исполкома Мосгорисполкома т. Л. Малов, вопреки о более удобном размещении указателей троллейбусных и автобусных остановок на улицах Москвы, будет решить Управлением пассажирского транспорта исполкома Мосгорисполкома.



БАТАРЕЙНОЕ ЗАЖИГАНИЕ

Тема «Батареиное зажигание» представляет известную трудность для усвоения курсантами, так как включает и некоторые теоретические сведения об электричестве, магнетизме, отдельных химических процессах. Да и само устройство приборов и деталей системы зажигания достаточно сложно. Поэтому преподавание этой темы должно быть особенно четким, ясным, методически грамотным.

В этой статье мне хочется рассказать молодым преподавателям о своем опыте проведения занятий.

При изучении темы «Батареиное зажигание» следует разбить ее на два раздела:

1. **Классные занятия.** Здесь излагается материал, диктуются для записи основные положения темы. В классе надо широко использовать доску и схемы приборов. Вместе с тем необходимо иметь детали и приборы автомобилей ГАЗ-51, ЗИЛ-150 (ЗИЛ-164) и М-20.

2. **Разборочно-сборочные работы, регулировка и техобслуживание.** В это время учащиеся самостоятельно выполняют положенные сборочные и разборочные работы, определяют неисправности, учатся производить регулировку. Работы по техническому обслуживанию имеют цель научить курсантов грамотному техническому обслуживанию приборов при ежедневном техосмотре, ТО-1, ТО-2 и сезонном техосмотре.

Рассмотрим подробнее организацию занятий по каждому из этих разделов.

КЛАССНЫЕ ЗАНЯТИЯ

В вводной части урока я обычно рассказываю учащимся о необходимости получения высокого напряжения для возникновения искры в запальных свечах. При этом надо объяснить, почему то низкого напряжения не в состоянии преодолеть различные виды сопротивления и воспламенить рабочую смесь в цилиндрах. Только убедившись, что курсанты поняли это, я перехожу и объясняю назначение каждого прибора системы батарейного зажигания, показывая при этом места расположения их на изучаемых автомобилях.

После этого преподаватель может переходить к объяснению самих приборов. Его лучше всего вести в следующей последовательности: а) принцип действия прибора; б) его устройство; в) неисправности, возникающие в процессе эксплуатации автомобиля, признаки их обнаружения и способы устранения; г) уход за

приборами, выполняемый при различных видах технического обслуживания; д) техника безопасности при производстве работ.

Объясняя устройство аккумулятора, надо рассказать о различных типах батарей, объяснить, в чем преимущества и недостатки свинцовых, кислотных и щелочных железо-никелевых батарей. В этом же разделе я стараюсь дать курсантам хотя бы самые общие сведения о физико-химических процессах, протекающих в аккумуляторе. Надо обязательно напомнить курсантам о технике безопасности при обращении с батареями.

При изучении генераторов постоянного тока необходимо напомнить учащимся о недопустимости применения наждачной бумаги для зачистки коллектора, о правилах и порядке подгонки щеток, о способе проверки генератора, когда он будет установлен на автомобиле.

Изучая с курсантами устройство запальной свечи, преподаватель обязан уделить внимание практическим вопросам. Надо рассказать не только о величине зазора в электродах свечи, но и объяснить, почему зазор должен замеряться круглым щупом, а не плоским, как влияет величина зазора на запуск и работу двигателя и т.п.

Курсанты должны хорошо знать, как устроен прерыватель-распределитель. Необходимо подробно разъяснить причины изменения величины зазора между контактами прерывателя (как от механических, так и от электрических причин), порядок зачистки контактов, влияние величины зазора на работу двигателя, порядок его регулировки.

Рассказывая о способах изменения угла опережения зажигания в зависимости от оборотов коленчатого вала, нагрузки двигателя и октанового числа применяемого топлива, необходимо остановиться на влиянии угла опережения зажигания на мощность, износ, тепловой режим и экономичность двигателя. После этого я даю курсантам практические сведения о том, как во время работы узнать, правильно ли поставлено зажигание, как изменить угол опережения в случае перехода на другой сорт бензина.

При изучении цепей низкого и высокого напряжения нужно пользоваться схемой, но не для механического запоминания, чего иногда добиваются некоторые преподаватели от учащихся. Изучение схемы должно являться переходной ступенью перед тем, как преподаватель будет объяснять на автомобиле последовательность обнаружения неисправностей в цепях и способы их устранения. Эти сведения помогут водителю

во время практической деятельности последовательно, без затраты лишнего времени определить и устранить могущие возникнуть во время эксплуатации неисправности.

На этих уроках полезно пользоваться электрифицированными наглядными пособиями, подобными описанным в журнале «За рулем» №№ 2, 3 за 1959 год.

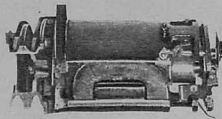
После изучения всех приборов системы зажигания в классе необходимо перейти к практическим занятиям.

РАЗБОРЧНО-СБОРЧНЫЕ РАБОТЫ, РЕГУЛИРОВКА И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Приступая к практическим занятиям, учебную группу необходимо разбить на бригады по 5—6 учащихся. В каждой из них для помощи преподавателю выделяется бригадир из числа наиболее способных курсантов. Каждой такой бригаде дается определенное задание, и только после его выполнения бригада получает следующее очередное задание. Преподаватель объясняет цель занятий, объем работ и напоминает о необходимости соблюдения техники безопасности. Работы можно распределить следующим образом.

1-я бригада [генератор]. Задание:

1. Снять генератор с автомобиля.
2. Разобрать его, удалить пыль с дета-



Макет генератора.

лей, промыть и зачистить коллектор, проверить прилегание щеток.

3. Собрать генератор и установить на автомобиле.

4. Смазать подшипники и соединить провода.

2-я бригада [прерыватель-распределитель]. Задание:

1. Снять прерыватель-распределитель с автомобиля.

2. Разобрать и изучить детали.

3. Собрать, зачистить контакты, проверить зазор между контактами и, если нужно, отрегулировать.

4. Установить прерыватель-распределитель на автомобиль.

5. Смазать втулки и кулачковую муфту.

3-я бригада [установка зажигания]. Задание:

1. Проверить и, если нужно, отрегулировать зазор между контактами прерывателя.

2. Установить поршень первого цилиндра на конец такта сжатия.

3. Поставить октан-корректор на ноль.

4. Установить начало размыкания контактов прерывателя.

5. Присоединить провода к свечам в порядке работы цилиндров двигателя.

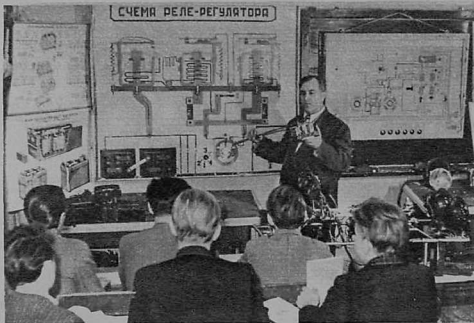
6. Завести двигатель и проверить правильность установленного зажигания.

4-я бригада [определение и устранение неисправностей]. В этом задании преследуются цели проверки:

- 1) свечей;
- 2) цепей низкого и высокого напряжения;
- 3) генератора;
- 4) исправности конденсатора;
- 5) правильности подключения батарей и т. п.

После показа преподавателем порядка обнаружения и устранения неисправностей, надо искусственно вызвать какую-либо неисправность, например нарушить зазоры в свечах или в контактах прерывателя, отключить батарею, разъединить провода и т. п. После этого необходимо дать учащимся задание — найти неисправность и устранить ее.

— Зажигание устанавливается вот так...



Различные наглядные пособия помогают курсантам легче понять устройство и назначение приборов системы зажигания.

Фото В. ДОВГАЛЛО.

5-я бригада [ТО батареи]. Задание:

1. Снять батарею с автомобиля. Зачистить штыри, клеммы, смазать их техническим вазелином.

2. Прочистить вентиляционные отверстия.

3. Проверить уровень электролита и его плотность.

4. Поставить батарею на автомобиль и определить правильность ее включения. Дополнительно следует проделать работы по составлению электролита для свинцовых и железо-никелевых батарей.

После выполнения задания бригады меняются местами таким образом, чтобы каждая из них могла провести все работы. Практические занятия являются неотъемлемым элементом всего процесса обучения. Они обеспечивают хорошую усвояемость и высокое качество подготовки будущих шоферов к самостоятельной работе. Но успех при этом зависит не только от желания и опыта преподавателя; необходимо еще хоро-

шее материальное обеспечение урока — помещение, инструмент, материалы, приборы и автомобили. Так, например, можно затратить много времени, объясняя в классе установку зажигания или методы проверки конденсатора, но все это не дойдет до сознания курсантов, не будет воспринято ими. И только, когда учащиеся самостоятельно выполнят эти работы, цель изучения будет достигнута.

Для успешного проведения занятий необходимы технологические карты производства разборочных и сборочных работ, связанных с регулировкой приборов и техническим обслуживанием, тщательно отработанный план урока преподавателя.

При соблюдении этих условий все учащиеся будут заняты работой, урок пройдет организованно.

С. ФЕДОРОВ,
преподаватель автошколы № 4.

Ленинград.

КЛУБ НАГРАЖДЕН ПОЧЕТНЫМ ЗНАКОМ

12 лет существует в г. Запорожье автомотоклуб ДОСААФ. За эти годы здесь сложился опытный, крепкий, работоспособный коллектив. Инструкторы и преподаватели П. Чернобай, А. Мороз, И. Педан, В. Курмелев все свои силы и знания отдают благородному делу воспитания молодежи, подготовки технических кадров.

В последнее время расширилась учебно-материальная база клуба. Классы оборудованы разрезными двигателями, различными агрегатами, деталями, планками, схемами, построено 13 боксов для учебных автомобилей. В библиотеке имеется более 4000 экземпляров технической литературы.

Члены клуба принимают активное участие в оборонно-массовой и спортив-

ной работе. За спортивные достижения команды автомотоклуба неоднократно награждались почетными грамотами, дипломами, кубками. В Запорожье хорошо знают имена Людмилы Сороченко, Леонида Котлярова, Михаила Углова, которые были победителями в ряде соревнований.

В 1958 году за успехи, достигнутые в оборонно-массовой и спортивной работе, Запорожский областной автомотоклуб ДОСААФ награжден знаком «За активную работу».

К. БАБИЧ,
инструктор областного
комитета ДОСААФ.

Запорожье.



НОВАЯ ТЕХНИКА

Десятки тысяч москвичей и гостей столицы побывали в феврале и марте 1959 года на Выставке достижений народного хозяйства СССР. Там они смогли вочию убедиться в прогрессе советской науки, в успехах социалистической промышленности, строительства, транспорта, сельского хозяйства, достигнутых к XXI съезду Коммунистической партии. Для обозрения было открыто восемь павильонов выставки и специальный раздел «Строительство».

Всеобщее внимание привлекал павильон Академии наук. Посетители его ознакомились с историей развития ракетной техники, с исследованиями верхних слоев атмосферы при помощи ракет. Особое место было отведено советским искусственным спутникам Земли.

Два павильона «Атомная энергия» целиком и полностью были посвящены использованию ее в мирных целях. Материалы исследований в области ядерной физики, различные приборы, действующий демонстрационный ядерный реактор, макет атомного ледокола «Ленин» — вот далеко не полный перечень экспонатов, вызывавших всеобщее восхищение. Широко было показано применение радиоактивных изотопов в технике, медицине, сельском хозяйстве.

Павильоном чудес называли посетители павильон «Химическая промышленность». Здесь была представлена отечественная химия на современном этапе и перспективы ее развития в семилетке. Поместив безграничные возможности использования химии во всех отраслях народного хозяйства, для повседневных бытовых нужд человека. На нескольких стендах демонстрировалось применение пластических масс и других синтетических материалов в автомобилестроении. Это детали кузова из стенопластика, пластмассовые детали облицовки, сиденья из пористых синтетических материалов, асбестовые тормозные накладки, полиамидные втулки, не требующие смазки, элементы пневматической подвески и др. Широко популяризировались успехи шинной промышленности. Были показаны новые модели мотоциклетных и автомобильных шин, в том числе бескамерных, с металлическим и вискозным кордом, с регулируемым внутренним давлением.

Самым крупным на выставке был павильон «Машиностроение, металлургия и транспорт». На его стендах и площадках демонстрировалось около 150 видов различных машин и механизмов новых моделей, главным образом автомобилей и тракторов. О некоторых из них мы рассказываем на страницах журнала.



Коллектив Минского автомобильного завода создал новые грузовые автомобили — бортовой МАЗ-500 грузоподъемностью 7,5 т и 7-тонный самосвал МАЗ-503. Оба они сконструированы по схеме «кабина над двигателем». Двигатель расположен под средним сиденьем. Всего в кабине помещается 3 человека. Для хорошего доступа к двигателю при техническом обслуживании и ремонте кабина может опрокидываться вперед. Двигатель представляет собой четырехтактный шестичилиндровый V-образ-

ный дизель с верхним расположением клапанов и водяным охлаждением. Максимальная его мощность — 180 л. с. при 2250 об/мин коленчатого вала, а наибольший крутящий момент — 65 кгм при 1500 об/мин. Рабочий объем цилиндров — 10,5 л.

В зависимости от дорожных условий, в которых будут использоваться автомобили, предусмотрена установка односкоростных или двухскоростных задних мостов.

Двускоростный мост имеет понижающий планетарный редуктор с пневматическим приводом. В сочетании с пятиступенчатой коробкой передач он позволяет получить 10 передаточных чисел трансмиссии, что обеспечивает работу на выгодных режимах в различных эксплуатационных условиях.

Передаточные числа заднего моста у МАЗ-500 для вышей ступени — 7,73 и для нижней — 10,76, а у МАЗ-503 соответственно 9,57 и 13,37.

Подвеска выполнена в виде продольных листовых рессор. Передняя подвеска имеет гидравлический двухсторонний амортизатор телескопического типа.

Рулевой механизм состоит из винта и гайки с перекатывающимися шариками

и имеет высокий кпд. Передаточное его число — 23,6. В отличие от многих грузовых автомобилей рычаг переключения передач вынесен на рулевую колонку.

Тормозная система — с пневмогидравлическим приводом и автоматической регулировкой зазоров между тормозными барабанами и колодками.

Колея передних колес равна 1950 мм, задних — 1900 мм. Размер шин — 12,00—20. Длина автомобиля МАЗ-500 — 7175 мм. Самосвал МАЗ-503 короче — 5740 мм. Ширина и высота (по кабине) у них одинаковые — 2600×2550 мм. База первого автомобиля — 3850 мм и второго — 3200 мм, сухой вес — 5625 и 6400 кг.

Автомобиль МАЗ-500 имеет платформу размером 4850×2500×600 мм. Объем кузова самосвала МАЗ-503 — 4 м³. Грузоная высота у них соответственно 1385 и 1485 мм.

Вот некоторые другие данные их технической характеристики, приводимые в сравнении: наибольшая скорость — 75 и 60 км/час, максимально преодолеваемый подъем 50 и 60%, расхода топлива — 26 и 28 л на 100 км пробега, запас хода на одной заправке топливом — 600 и 270 км.



Новые автомобили Минского автозавода

САМОХОДНОЕ ШАССИ

Конструкция однобрусного самоходного шасси СШ-30А разработана лабораторией навесных систем ВИСХОМ. Основное назначение его — вместе с комплексом навесных машин и орудий — механизация трудоемких сельскохозяйственных работ при возделывании и уборке пропашных культур. Оно может быть использовано также на раздельной уборке зерновых культур, кошении лугов, севии трав, на погрузочно-разгрузочных работах и как транспортное средство.

Шасси выполнено в виде Т-образной рамы. На ее поперечном балансирном бруске находится переднее универсальное навесное устройство, позволяющее рационально размещать различные машины и орудия перед трактором. Это устройство состоит из двух гидравлических механизмов, которые включают в себя поворачивающиеся на 180° силовые цилиндры, управляемые посредством маслопроводов от распределителя гидромеханического механизма.

Механизмы навески могут занимать три положения относительно поверхности почвы; располагаться замком вперед и назад, устанавливаться на любую ширину вдоль балансирного бруса симметрично продольной оси шасси. Все это создает необходимые удобства при использовании навесных машин. Монтировать и демонтировать, обслуживать их, управлять ими в любых условиях может один тракторист.

Вот перечень некоторых навесных машин и устройств, которые могут агре-

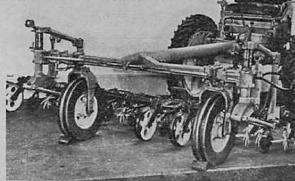
СШ-30А

гироваться с шасси: сепялки свеклоуборочная ССШ-12, кукурузная СКПШ-6, туковая СТШ-5,8; растениетели-культиваторы КРШ-4 и КРШ-5,4; корнеуборочная машина УКН; свеклоподъемник СШ-4; картофелекопатель КШН-2; картофелесажалка СКШ-4; жатка ЖНШО-4; косилка КНУ-6; однотонная платформа ПШ-10.

Почти все эти машины являются цельными конструкциями, имеют одну точку навески и при наличии переходного кронштейна могут быть навешены на тракторы.

Двигатель и трансмиссия взяты с трактора Т-30. Четырехтактный дизель с воздушным охлаждением, развивающий мощность 30 л. с., размещен в задней части шасси, где находится также трансмиссия с ведущими колесами. Над трансмиссией расположены механизмы управления и сиденья для тракториста. На нее корпус имеет трехточечный задний механизм навески орудий с радиальным подъемом.

Колесная база шасси — 2700 мм. Колея по ведущим колесам составляет 1200, 1350, 1400, 1800 мм, по направляющим — от 1200 до 1300 мм. Дорожный просвет под балансирным брусом равен 900 мм, под трансмиссией — 580 мм.



На передних колесах установлены шины 6,5—16, на задних — 8,25—40. На них приходится соответственно 700 и 1700 кг веса шасси. Скорость движения вперед в пределах 1,38—21 км/час; назад — 3—4 км/час. Тяговые усилия на I передаче равны примерно 1050 кг, а на V передаче — 300 кг.

С 1959 года Липецкий тракторный завод приступил к серийному выпуску самоходного шасси СШ-30А.

МИКРОВАЙБУС

УАЗ-451В



Одним из вариантов автобусов малой вместимости является автобус УАЗ-451В Ульяновского автомобильного завода. Кузов его, цельнометаллический, вагонного типа, вмещает 9 человек, включая шофера. Он имеет четыре двери: две с правой стороны, одну — с левой и заднюю двустворчатую.

За последней рядом сидений находится отделение для багажа. Кузов снабжен вентиляционным и отопительным устройством.

Автобус имеет следующие габаритные размеры: длину — 4350 мм, ширину — 1950 мм, высоту — 2010 мм. База его равна 2300 мм, наименьший дорожный просвет — 210 мм. Колея передних и задних колес — 1436 мм.

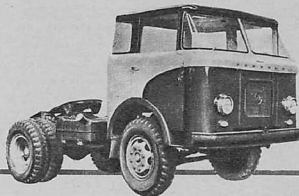
Вес автобуса — 1685 кг. Он развивает скорость 90 км/час и расходует 14 л топлива на 100 км пробега. На нем применен двигатель автомобиля «Волга», который установлен между двумя передними сиденьями. Аккумуляторная батарея расположена за сиденьем шофера.

Сцепление — однодисковое, сухое, коробка передач имеет синхронизаторы для включения II и III передач.

Подвеска представляет собой четыре продольные полуэллиптические рессоры, работающие совместно с четырьмя гидравлическими амортизаторами. Концы рессор заделаны в резиновые подушки.

СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ

КАЗ-606



Опытный образец короткобазового седельного тягача КАЗ-606 был представлен на выставку Кутаисским автомобильным заводом. Тягач предназначен для работы с 8-тонным полуприцепом.

На нем пока установлен форсированный двигатель КАЗ-120 — четырехтактный, шестичилиндровый, с рабочим объемом цилиндров 5,55 л, нижнеклапанный, развивающий мощность 108 л. с. при 2800 оборотах коленчатого вала в минуту. Применение его обеспечивает максимальную скорость движения 60 км/час. В дальнейшем предполагается оборудовать автомобиль восьмичилиндровым V-образным двигателем типа ЗИЛ-130, что даст возможность значительно повысить его динамические качества.

На тягаче КАЗ-606 намечается установить двухскоростной задний мост, благодаря чему можно будет в зависимости от дорожных условий получать передаточные числа главной передачи 6,24 или 8,20.

Передняя подвеска — с удлиненными рессорами и амортизаторами телескопического типа. В перспективе — применение пневматической подвески колес.

Рычаг коробки передач выведен на рулевую колонку.

Четырехместная кабина размещена над двигателем. Она имеет панорамические ветровые стекла.

Длина тягача — 4765 мм, ширина — 2300 мм, высота (по кабине) — 2400 мм. База равна 2700 мм, дорожный просвет — 265 мм, вес — 3540 кг. На нем установлены шины 260—20.

ВЕНГЕРСКИЕ КРОССОВЫЕ МОТОЦИКЛ

Завод Чепель в народной Венгрии выпускает и спортивному сезону 1969 года небольшую серию новых спортивных мотоциклов типа «Паннония» с рабочим объемом цилиндров до 250 см³. Машинки предназначены для соревнований по мотоциклетному кроссу и, в частности, для впервые разрабатываемой в Венгрии чемпионаты Европы (вместо Европейского кубка). В новом мотоцикле обращает на себя внимание высокий дорожный просвет (230 мм), прямая низкая рама, является не рама, а полуоружельность выпускной трубы, находящаяся чуть ниже тормозной передачи (см. фото). Привод и тормоза осуществляется не при помощи системы трос, как обычно, а с противоположной стороны посредством боуденовского троса. Ваза мотоцикла, т. е. расстояние между осями колес, равна 1200 мм, размеры шин 19 x 3,00 (передняя) и 19 x 3,50 (задняя). В сочетании с вышуполонитумом большим просветом и мощным двигателем все это обеспечивает хорошую проходимость машины.

Однocyлиндровый двухтактный двигатель мотоцикла имеет рабочий объем цилиндра 245 см³ (диаметр 68 мм, ход поршня 88 мм) и развивает мощность 24 л. с. Степень сжатия 8:1. Двигатель работает на 86-отстойном бензине, смешанном с маслом в пропорции 20:1. Конструктивной особенностью двигателя является развитое обрешение алюминиевой головки цилиндра, обеспечивающее отвод тепла непосредственно от наиболее сильно нагревающейся части двигателя. Радиатор установлен с большим наклоном (под углом 60°), причем имеет большое сечение впускной трубы (62 мм). На впускной трубе двигателя имеется переключатель гайка, также снабженная обрешеткой для лучшего отвода тепла.



Двигатель крепится двумя хомутками к передним трубам рамы; рама мотоцикла — двухтрубная, сварная. Высота седла — 860 мм.

На новом мотоцикле временно устанавливается первичная передача с прошлогодней модели, хотя объявлено, что она будет изменена. Передаточное число и количество ступеней этой передачи не публикуются. Вторичная передача, т. е. от коробки передач к заднему колесу, имеет передаточное отношение 1:3,12, такое же, как на стандартной модели мотоцикла «Паннония» 1958 года, описанной в журнале «За рулем» № 5 за 1958 год. Однако благодаря тому, что задняя ветвь приводной цепи не закрыта кожухом, имеется возможность легко менять передаточное отношение соответственно характеру кроссовой местности; кроме того, цепь предохраняется этим от перерыва.

Подвеска переднего колеса осуществляется при помощи передней телескопической вилки с масляной амортизацией и боковой рессоры; задняя подвеска — качающийся рычаг с гидравлическим амортизатором.

Общий вес машины — 118 кг.

Новые спортивно-кроссовые мотоциклы «Паннония-250» показали на испытаниях отличные результаты. Намечается выпуск также и более крупной серии этих мотоциклов.

«ШКОДА», МОДЕЛЬ 1959

С начала текущего года государственной завод «Шкода» в г. Млада Болеслав (Чехословакия) выпускает свои популярные в Европе автомобили «Шкода-спартан» в значительно модернизированном виде. Наряду с рядом технических усовершенствований модернизация коснулась и внешнего облика машины, в частности переделан фальш-радиатор

кую характеристику и работающего при малой и средней нагрузке, и дополнительного пучка, начинающего работать только при большой нагрузке. В задней оси имеется также ряд более мелких усовершенствований.

В конструкции тормозной системы применены самозатормаживающиеся колодки, уменьшен диаметр главного тормозного цилиндра, введено лабиринтное уплотнение тормозных барабанов по окружности и специальные упругие кольца для автоматической компенсации зазора между тормозными колодками и

барабанами. Механизм привода ручного тормоза усилен благодаря тому, что трос передается через блок, размещенный около радиатора. Трос имеет пластмассовую обшивку, предотвращающую потерею смазки.

Некоторые улучшения внесены также в двигатель и в систему включения сцепления.

Рис. 1.

(рис. 1). Существенно изменился щиток приборов и руль (рис. 2). Угловые колеса в целях безопасности при авариях выполнены с опущенной втулкой и удобным кольцом сигнала. Рычаг указателя поворотов перенесен в левую часть щита приборов, значительно удешевлен, и пользоваться им стало гораздо удобнее.

Ряд изменений внесен в систему подвески. На передней оси вместо поперечной листовой рессоры применены независимая рычажная подвеска со спиральными пружинами, изготовленными из высококачественной легированной хром-марганцевой стали. Внутри пружин установлен телескопический амортизатор дублирующего действия. Имеется торсионный стабилизатор.

Рессоры задней оси состоят из двух пучков: основного пучка, имеющего мяг-

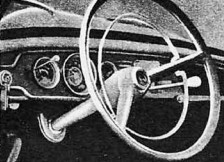


Рис. 2.

на фото показано амортизирующее приспособление для цепных устройств, устраиваемых в раскисшие участки прицепов во время движения. Оно состоит из двух телескопических гидравлических амортизаторов, которые своим передним концом крепятся к шарнирам по обеим сторонам сцепного устройства, задним — к раме автомобиля. Оно должно прицепе поперечные угловые сцепления. Амортизаторы эффективно ликвидируют боковые колебания дышла прицепа.

Рис. 2.

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ НА МАЛОЛИТРАЖКЕ

В Англии закончился испытание нового малолитражного автомобиля «Стандард-3», оборудованного автоматической трансмиссией. Испытания показали, что представляют определенный интерес, поскольку во многом опровергают распространенное мнение о том, что автоматические трансмиссии целесообразно применять только на мощных автомобилях среднего и высшего класса.

Эксплуатационный расход топлива автомобиля «Стандард-3» с автоматической трансмиссией (9,2 л на 100 км пробега) лишь незначительно превышает показатель обычного «Стандард-3». Точнее можно сказать о расходе масла (0,36 л на 100 км пробега), который ввиду высокой разгонной динамики (например, на разгон до скорости 50 км/час затрачивается всего 1,8 секунды больше, а до скорости 100 км/час — на 5,6 секунды), но зато появилось неоспоримое преимущество — простота управления и автоматизация передачи.

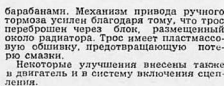
Управление автоматической трансмиссией на автомобиле «Стандард-3» осуществляется рычагом селектора, укрепленным с правой стороны рулевой колонки; указатель передач расположен перед водителем. На указателе слева и справа нанесены индексы, соответствующие характеру работы и положению рычага селектора: «стойкость», «нейтраль», «движение», «передача» и «задний ход». Кроме того, управление трансмиссией осуществляется с помощью педали акселератора и переводом рычага селектора еще в одно положение, а именно — «промежуточное положение».

Для того чтобы зафиксировать лишь при положении селектора на «стойке» или «нейтрале». В первом случае трансмиссия автоматически и может быть использована как дополнение к ручному тормозу. В положение «движение» селектор переводит при трогании с места и оставляет рычаг в этом положении до останков автомобиля. Остальное достигается лишь нажатием педали акселератора. Если полностью ее выжать в то время, когда автомобиль еще стоит на месте, то увеличение скорости будет автоматическим происходить при последовательном изменении передаточного числа трансмиссии до тех пор, пока не переключится на прямую.

Если рычаг селектора из положения «движение» перевести в положение «передача», то это гарантирует выработку чрезмерного превышения числа оборотов, так как при достижении скорости 80 км/час происходит автоматическое переключение на прямую. При уменьшении скорости ниже этого предела снова включается промежуточная передача. Когда автомобиль идет по дороге с непостоянным потоком, водитель при этом положении селектора выключает лишь очень малое усилие педали акселератора.

«ДИСПЛИНИРУЮЩАЯ» СЦЕПКА

На фото показано амортизирующее приспособление для цепных устройств, устраиваемых в раскисшие участки прицепов во время движения. Оно состоит из двух телескопических гидравлических амортизаторов, которые своим передним концом крепятся к шарнирам по обеим сторонам сцепного устройства, задним — к раме автомобиля. Оно должно прицепе поперечные угловые сцепления. Амортизаторы эффективно ликвидируют боковые колебания дышла прицепа.



ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ ПОДВЕСКА НОВОГО ТИПА

На новых автобусах МАН, тип 760, применена необычная пневматическая подвеска колес, которая имеет ряд преимуществ перед получившей до сих пор наибольшее распространение подвеской с двухлучевыми рычагами. Передняя и задняя оси новой подвески имеют по две пневматические элементы, каждый из которых снабжен собственным независимым клапаном регулирования высоты.

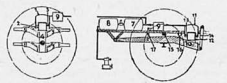


Рис. 1. Пневматическая подвеска «МАН».

1 — наружный цилиндр баллона пневмоподвески, 2 — внутренний цилиндр баллона, 3 — резинное перекатное кольцо, 4 — амортизатор, 5 — поперечная штанга, регулирующая высоту пневмоподвески, 6 — воздушный ресвер пневматической системы тормозов, 7 — регулировочный клапан, 10 — продольная штанга, регулирующая высоту пневмоподвески, 11 — вертикальный клапан, 12 — внутренний цилиндр баллона, 13 — резинное перекатное кольцо, 14 — амортизатор, 15 — резинная подушка, 16 — поперечная штанга, 17 — демпфер.

Воздушный резервуар пневматической системы тормозов и клапан, соединенный обычным способом с двухлучевыми клапанами через регулятор давления на давление 5,3 атм, производят напоявление воздуха, поступающего в воздушный распределитель пневматической подвески.

Передние колеса автобуса имеют независимую подвеску на двух треугольных штангах. Они подвижно связаны друг с другом вертикальной ходовой растровкой, которая, непосредственно над ней, соединяет баллон пневматической подвески (рис. 1). Вертикальная растровка на своем верхнем конце имеет внутренний цилиндр 2 пневматического баллона; между этим внутренним цилиндром и наружным цилиндром 1 помещается резинное кольцо 3, которое перекачивается между обоими цилиндрами. Каждый клапан регулировки реагирует на вертикальное смещение (поднимание и опускание) соответствующего колеса автобуса — при увеличении нагрузки на колесо клапан повышает давление, при уменьшении нагрузки снижает его.

Задние оси автобуса выполнены жесткой, неразрезной; она подвешена на двух продольных штангах 10, находящихся в силентблоках, примерно посредине

ПНЕВМОМЕХАНИЧЕСКАЯ ПОДВЕСКА «МЕСЬЕ»

Французская авиационная фирма «Месье» запатентовала конструкцию новой подвески для автомобилей, испытанной на двухколесном «Рено-дубине». Речь о пневматической подвеске, которая не должна заменить собой обычную механическую подвеску (в данном случае спиральные ресоры автомобиля «Рено-дубина»), а лишь разгрузит ее, облегчая условия работы. Применяются как и раньше, стальные ресоры, однако значительно меньших размеров и расчисленные на меньшую нагрузку. Остальную нагрузку воспринимает на себя пневматическая подвеска, поддерживающая постоянную заданную высоту автомобиля над дорогой. Поскольку пневмоподвеска является здесь дополнительной, она работает значительно меньше воздуха, чем обычная, а следовательно, уменьшается и расход мощности двигателя на привод компрессора.

Схема действия комбинированной пневмомеханической подвески ясна из рисунка. Любопытно, что в качестве балансира пневматической части системы применены телескопические амортизаторы с закрытыми полостями (в которые подается воздух) и вальцованными, которое может создавать пневматическое сопротивление при наезде колеса на

машины. Поперечная устойчивость обеих продольных штанг обеспечивается поперечными рычагом 16.

На обеих задних концах продольных рычагов регулировочные клапаны и цилиндры 12, связанные с помощью резинового перекатного кольца 13 с неподвижно укрепленным на кузове шаровыми цилиндрами 11. Потребное количество воздуха отбирается из распределителя 7, а избыток воздуха уходит из резервуара 8 через возвратный клапан. Каждая пневморессора имеет свой собственный регулировочный клапан и свой соединен с одной стороны с распределителем, а с другой стороны с баллоном; этот клапан управляет на кузове примерно в середине продольной штанги рычагом 17 в помощью балансира; на рычажный воздух подается пресдусмотрены регулируемые демпферы колебаний.

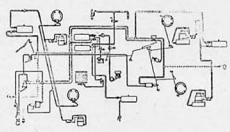


Рис. 2. Общая схема пневмосистемы.

Если, например, ось перемещается вперед, то рычаг 17 открывает через балансиры клапан регулирования высоты, в результате чего воздух поступает из распределителя в соответствующий баллон и повышает в нем давление до тех пор, пока не будет вновь достигнуто состояние равновесия. Продолжительность всего процесса регулирования — от начала работы до достижения равных уровней — составляет от 1 до 1,5 секунды.

Имеющаяся на каждой продольной штанге резинная подушка 15 помогает пневморессоре, особенно при недостаточном давлении воздуха в пневматической системе или при слишком больших неровностях дороги. На заднем конце обеих продольных штангах имеются гидравлические амортизаторы 14.

Описанная пневматическая подвеска практически не требует никакого ухода. Резиновые перекатные кольца между цилиндрами подвески имеют срок службы до 10 000 км пробега автобуса. Замена их не представляет трудностей и производится быстро.

Общая схема комбинированной пневмомеханической подвески показана на рисунке 2.

ПОВЫШЕНИЕ МОЩНОСТИ СПОРТИВНОГО ДВИГАТЕЛЯ

К спортивному сезону 1959 года автомобильной фирмой «Юрре» произведена модификация двигателя «Юрре», устанавливаемого на автомобили, предназначенные для соревнований типа ралли. Прежде всего в двигателе (четырёхтактный четырёхцилиндровый «боксер» с воздушным охлаждением) увеличен рабочий объем цилиндров до 1588 см³ (диаметр цилиндра 87,5 мм, ход поршня 66 мм), что позволяет более полно использовать возможности в пределах ограничений данного класса (до 1600 см³). Степень сжатия доведена до 9:1; верхнеклапанная система газораспределения выполнена с У-образным расположением клапанов и четырьмя вынесенными наверх кулачковыми валами. Значительно изменена система опора коленчатого вала; в частности, применены подшипники скольжения вместо устанавливавшихся раньше роликовых.

На двигателе имеется двойной карбюратор с диффузором; в систему смазки последовательно включены масляный насос и термостат, с помощью которых регулируется температура масла. Охлаждение двигателя за счет принудительного непосредственно от коллектора вала.

Все эти конструктивные мероприятия позволили значительно повысить мощность двигателя. Максимальная мощность двигателя «Юрре» составляет 110 л. с. при 6500 об/мин. Цилиндры, предназначенных для установки на спортивные автомобили типа «Грантпризма», максимальная мощность превышает 113 л. с., т. е. литровая мощность превышает 70 л. с./л.

ОРИГИНАЛЬНЫЙ ДВИЖИТЕЛЬ

Австрийский механик Ленгольд Бруно сконструировал и изготовил новый оригинальный движитель для мелких судов, названный «магнущие плоскости». Две металлические плоскости длиной 30 см и шириной 13 см, приводимые в действие подводным лодочным мотором мощностью 2 л. с. (длина 100 см) через специальный шаровой шарнир, совершают мажущие движения надобое плавников рыбы или крыльев птицы и делают до 8 взмахов в секунду.

Передаточный механизм заключен в водонепроницаемом алюминиевом кожухе обтекаемой формы. Направление движения лодки осуществляется, как обычно, поворотом всего подвесного мотора. На испытании достигли скорости 170 км в час, развивая такую же скорость, как с новым типом подводным мотором мощностью 6 л. с.

АВТОБУС С ВЫСЕННОЙ КАБИНОЙ

Городской автобус большой пассажиремкости с оригинальной компоновкой кузова сконструирован в Швеции. Кабина водителя закрытая, с обтекаемым кожанком, вынесена наверх, что позволило полностью освободить переднюю площадку, на которой могут разместиться стои дополнительно 11 пассажиров или устанавливаются 3 места сидения. Общая вместимость салона автобуса составляет 120 человек. Длина кузова 11,2 м, колесная база 5,5 м, передний свес 2,175 м, задний — свес 4 м. Высокое расположение мест водителя обеспечивает ему значительно лучший обзор, чем в автобусах обычной конструкции.

Улицы светомогутности



Гигантской программой семилетнего плана предусматривается внедрение во все отрасли нашего народного хозяйства автоматических приборов и «думающих» машин, которые значительно повышают производительность труда.

Большое применение получают различные электронные автоматы и на транспорте. Как известно, большое количество автомобилей используется в городах, где они образуют плотные потоки, заполняющие проспекты, улицы, переулки.

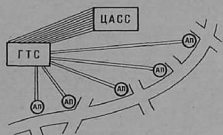


Рис. 1.

Все труднее становится и регулировщику. Вот тут-то и на помощь ему приходит автомат. Он не только просто заменяет человека, но дает возможность заметно увеличить пропускную способность перекрестков, повысить безопасность движения.

Позтому не случайно, в Ленинграде, Днепротровске, Томске, Одессе, Ереване, Киеве и других городах страны принимаются активные меры по внедрению автоматических средств регулирования уличного движения. В последнее время появились много различных типов автоматических переключателей светофорных сигналов.

Каждый перекресток имеет свои особенности. На одних характер движения не изменяется, а на других перекрестках условия регулирования меняются в течение суток. Разработанные инженером ОРУД г. Москвы Л. Изотовым новые электронно-релейные переключатели обеспечивают возможность работы светофоров по заранее задаваемому режиму, а также плавного изменения времени горения любого из сигналов.

На каждом перекрестке можно приблизительно определить характер движения в разное время суток. По этим данным устанавливаются режимы работы светофора. Однако и они нуждаются в уточнении. Для этого на перекрестке устанавливаются так называемый настроенный переключатель, который путем плавного изменения периода горения каждого сигнала изменяет режим работы светофоров. После этого настроенный переключатель снимается, а уточненные

им данные переносятся на основной переключатель, который уже не имеет плавного изменения периода горения сигналов. В дальнейшем регулировщику остается только, в зависимости от времени суток, простым поворотом рукоятки включать необходимый режим работы светофора.

Интересна конструкция простого по устройству и, как показали предварительные испытания, надежного переключателя, предложенного А. Халдидял (г. Ереван). Кроме работы по заранее заданному режиму горения светофорных сигналов, этот переключатель обеспечивает, в случае необходимости, возможность ручного управления и установки режима желтого мигающего сигнала в ночное время суток.

Но как быть с перекрестками резко неравнозначных по интенсивности движения транспорта и пешеходов улиц? Установка здесь периодического переключения сигналов светофора, мы будем создавать ничем не оправданные задержки транспорта и пешеходов вдоль магистрали при полном отсутствии движения в перекрестном направлении. Решение этого вопроса предложено В. Поповым (ГАИ г. Вильнюса).

В дорожное покрытие улицы вблизи ее пересечения с магистралью заделывается несколько электромагнитных катушек. Одна из них питается переменным током. К обмоткам других подключены чувствительные реле. Вдоль основной магистрали постоянно торит зеленый сигнал. Но вот к перекрестку подъезжает автомобиль, который своей металлической массой улучшает своей проводимости среды между катушками. Напряжение в катушках увеличивается, срабатывает реле, приводя в действие автомат. Через некоторое время он включает вдоль магистрали желтый, а затем красный сигналы на время, достаточное для проезда автомобилей в перекрестном направлении. После проезда автомобилей автомат вновь устанавливает вдоль магистрали зеленый сигнал. «Заявка» от автомобиля, подехавшего к магистрали, теперь уже может быть принятой и исполнению только после пропуска сгоревших на магистрали транспорта и пешеходов.

Наиболее совершенным, особенно с точки зрения увеличения пропускной способности через целую систему перекрестков, расположенных на одной магистрали, следует считать электронное координированное управление светофорными сигналами, получившее название «зеленой волны». Суть такого способа управления светофорными сигналами заключается в следующем. Режимы горения светофорных сигналов на всех перекрестках, входящих в систему, подбираются такими, чтобы транспорт, движущийся с определенной скоростью (40–50 км/час), на каждом перекрестке встречал зеленый сигнал.

Основной проблемой в создании такого устройства является способ соединения переключателей отдельных перекрестков. Применяемое в настоящее время соединение каждого из них с центральным задающим пунктом при помощи самостоятельной пары телефонных проводов (рис. 1) является сложным. Наиболее заманчивым в этом отношении являются системы, основанные на поочередном последовательном переключении к одной паре проводов, проходящих вдоль данной улицы (рис. 2). Этим преимуществом обладает предлагаемая инженером Научно-исследовательского института милиции МВД СССР В. Матвеевым старт-стопная система управления вращением моторных переключателей. Принцип ее заключается в том, что центральный пункт периодически подает в линию электрический ток, который приводит в действие заранее отрегулированные переключатели каждого перекрестка.

В связи с тем, что используемая для светофорных сигналов электрическая мощность в отдельных случаях бывает более киловатта, срок службы контактов исполнительных механизмов становится ограниченным и помехи радиоприему (образующаяся в момент переключения) начинают превосходить допустимые нормы. Поэтому особое внимание обращается сейчас на работы по созданию бесконтактных автоматических переключателей. Эти переключатели основаны на принципе изменения сопротивления обмоток дросселей при изменении тока подмагничивания, т. е. на принципе магнитных усилителей.

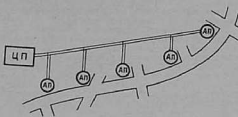


Рис. 2.

Интересную работу по созданию комплекса аппаратуры по управлению светофорными сигналами на сложных перекрестках и площадях ведет контора «Мостраиспроект». В комплекс входит полуавтоматический пульт ручного управления, автоматический электронно-релейный переключатель и система координированного управления. В этой аппаратуре используются магнитные усилители, обеспечивающие значительно больший срок службы и практическое отсутствие помех радиоприему.

Г. НИКИТИН,
начальник лаборатории
НИИМ МВД СССР.

КАК ПОКРАСИТЬ АВТОМОБИЛЬ

Окончилась зима. В теплых ярких лучах солнца особенно красивыми кажутся свержающие полировкой разноцветные автомобили. Но вот в потоке машин появляется «Москвич» или «Победа» с тусклым, облупившимся кузовом, покрытым пятнами ржавчины. Автомобиль становится таким от длительного пользования, а иной раз из-за неправильного ухода или дорожных происшествий. Конечно, выезжать на таком автомобиле нельзя. Его надо частично или полностью покрасить. Это можно сделать не только в специализированных мастерских, но и в самых обычных условиях.

Лучше всего производить всю подготовку и окраску автомобиля в закрытом светлом помещении при температуре 16—20 градусов. Если такие условия создать невозможно, то красить автомобиль следует за городом, где меньше пыли, в сухую безветренную погоду. Дело в том, что от сырости нитроэмаль белеет, а пыль, оседая на свежеразкрашенную поверхность, может испортить всю работу.

Прежде чем приступить к окраске поверхности кузова, ее нужно тщательно подготовить. Если металлическая поверхность оголена и покрыта налетом коррозии, этот участок сначала нужно очистить от масла и грязи. Для этого поврежденное место протирают вначале мягкой тряпкой, обильно смоченной в бензине или уайтспирите, а затем протирают насухо. Налет коррозии снимается наждачной шкуркой № 80—100. Зачищенное место протирают от шлифовочной пыли и приступают к грунтовке, которая защищает металл от коррозии.

Тонкий слой грунты № 138, типа 329 или № 147 наносится распылителем или мягкой кистью. После этого его надо высушить. Естественная сушка продолжается не менее суток, искусственная — производится с помощью рефлекторов или обычных ламп и длится 2 часа. Если грунтовке под лаки небольшие слои, то для дерева, то их можно сушить в духовках газовой плиты при температуре 100—120 градусов в течение одного часа.

При выравке кузова после аварии или сверки остаются вмятины или глубокие царапины. Для получения гладкой и ровной поверхности используют шпательки и подмазки. Надо, однако, предупредить о том, что увлекаться ими не следует, так как они образуют малоэластичную пленку, которая плохо изгибается и не выдерживает удара, а при резких изменениях температуры трескается. Поэтому шпательку рекомендуется применять только в крайних случаях. Если вмятины и царапины глубокие, то для выравнивания на них с помощью хорошо разогретого паяльника наносится тонкий слой обычного припоя, который потом покрывается грунтом и шпательюется.

Шпателька наносится специальным шпателем. Он представляет собой пластину с заточенным краем. Его можно сделать самому из пластины эластичной стали, целлулоида или твердой резины. Шпатель надо вести вдоль царапин. Этим достигается хорошее заполнение углубления. Различные по своему составу шпательки продаются в магазинах химических товаров, изготовить их самому в обычных условиях нельзя.

Шпательку необходимо хорошо высушить. Нитро- и алкидноэпиральные шпательки при толщине слоя около 0,5 мм сохнут 15—20 минут, масляные и лаковые — около суток. После сушки обработанную поверхность снова шлифуют шкуркой № 150—180. Хорошо просушенная шпателька шлифуется легко, не засаливая наждачной шкурки. Если шкурка сильно засаливалась, то значит слой шпательки еще недостаточно просох. Шпательку шлифуют в направлении, перпендикулярном ее нанесению.

После этого всю поверхность шлифуют еще раз наждачной шкуркой № 220—240, обильно смачивая водой. Зашлифованная поверхность промывается струей воды. Ни в коем случае нельзя употреблять тряпки, так как шлифовочная пыль оставляет царапины.



Когда подготовка окончена, можно приступать к окраске. Как известно, автомобили ЗИЛ, ГАЗ-12, «Волга», «Победа» окрашены нитроэмалями, «Москвич» — синтетическими. Кузова автомобилей частично подкрашивают теми эмалями, которыми был окрашен автомобиль. Если нужно перекрасить весь кузов в другой цвет, то независимо от того, какой эмалью он был ранее покрыт, целесообразнее красить его нитроэмалью, так как существующие синтетические эмали в естественных условиях очень долго сохнут. При этом старое покрытие снимать нецелесообразно, так как высококачественного заводского грунтования в домашних условиях достигнуть нельзя.

Прежде чем приступить к окраске кузова, его следует промыть проточной водой. Масляные пятна и загрязнения удаляются тряпкой, смоченной в бензине. Чистую поверхность зашлифовывают наждачной шкуркой № 220—240, затем промывают, продувают и насухо вытирают. Окраска автомобиля производится с помощью распылителя. Давления, необходимого для распыления эмали, можно добиться подключением распылителя к компрессору или к сильно накачанному баллону. Для подкраски небольших поврежденных участков распылитель можно сделать самому по типу пульверизаторов для орошения.

Как нитро-, так и синтетические эмали продаются более густые, чем это требуется для работы. В синтетическую эмаль следует добавить растворителя № 651, 646, 647 или сольвент примерно 20 процентов от количества краски. Нитроэмаль изготавливается еще более густой, поэтому перед распылением их следует разбавлять растворителем №№ 646 или 647 в соотношении 1:1 или 1:1,2.

Синтетическая эмаль наносится двумя слоями с промежуточной сушкой 5—10 минут. После второго слоя эмаль надо сушить в течение часа при температуре 120—130 градусов. Небольшие участки можно подсушивать лампами.

Нитроэмаль наносится тремя слоями с промежуточной сушкой 5—7 минут. После окончания окраски эмаль выдерживается на воздухе около часа. Затем следует произвести легкую шлифовку наждачной шкуркой № 320 и обрызгивание растворителем № 646 или 647. После этого через 15—20 минут можно приступить к полировке.

Полировку окрашенной поверхности лучше всего производить диском с механическим приводом. На диск надевается шпателька из кожи. Для полировки можно применять все полировочные пасты, имеющиеся в магазинах. Ручную полировку выполняют теми же пастами.

Нижнюю часть кузова перед покраской следует тщательно промыть горячей водой из шланга. Если грязь засохла, ее нужно сбить металлической лопаткой. После этого кузов необходимо обработать металлической щеткой и вновь тщательно промыть. Окраску лучше всего производить синцовым суриком, масляной краской или асфальтовым лаком с помощью мягкой кисти. Асфальтовый лак должен сохнуть около суток.

С. СОКОЛЬСКАЯ.
Московский завод малолитражных автомобилей.



ДОРОГА—РАБОЧЕЕ МЕСТО ШОФЕРА

Бежит, бежит под колеса уходящая вдалека асфальтированная магистраль. Далеко, до самого горизонта видны на ней автомобили.

Для сотен тысяч людей автомобильная дорога— рабочее место. И так же, как любой слесарь, токарь, строитель старается сделать свою рабочую площадку лучше, удобнее, так и у шоферов есть свои мысли, свои претензии к организации, на чьей ответственности лежит обслуживание автомобильных магистралей.

Взять, к примеру, шоссе, которое идет из Ужгорода через Львов до Киева. На всем протяжении водитель не найдет здесь ни одной бензозаправочной станции. А ведь в Закарпатье идут тысячи грузовых автомобилей и автобусов. И каждый из водителей должен везти с собой бочки с горючим.

Но дело, к сожалению, и не только в этом. На Минском шоссе бензоколонки есть. Работают же они плохо. Как правило, около них всегда— и днем и ночью— выстраивается длинный хвост машин. И все потому, что один и тот же человек выискивает документы, принимает деньги, отпускает горючее, смазочное. Если подсчитать, то огромное количество часов, которое простаивают автомобили в очередях на заправке, сколько денег теряет на этом государство, то, честное слово, выгоднее было бы содержать по два— три заправочных на каждой станции. Видимо, таким «скрытым потерям» никто не интересуется. Гораздо легче механически скрывать «единицу» бензозаправщика или кладовщика, чем подсчитать, сколько в государственных, а не местных интересах, принесет ли это действительную экономию. Сберегают несколько сот рублей, на ветер выбрасывают сотни тысяч.

Но вот, выстаете несколько часов, вы, наконец, подъезжаете к колонке. Наученные горьким опытом, вы хотите взять хотя бы двадцать литров в канистру. Не тут-то было! Кто-то когда-то дал указание, чтобы горючее на станциях заправлялось только в бак. Конечно, это указание легко обойти— для этого надо лишь отъехать в сторону, перелить горючее из бака в тару и вновь занять очередь на заправку. Результат тот же— бензина взято достаточно, но потеряно еще несколько часов.

Если еще в летний период, когда движение автотранспорта более интенсивно, могут возникнуть затруднения с подвозом горючего, то в зимнее время очереди и беспорядки на бензозаправочных станциях— плод безрукости и равнодушия людей, которым надлежит за этим следить. Почему бы на первой же станции не завести по лутевому листу автомобиль не только в бак, но и в тару?

Или взять такой вопрос. Вы можете проехать по шоссе несколько сот километров и не встретить пансионата, столовой или хотя бы площадки, где можно было бы поставить машину и отдохнуть. А разве так уж трудно это сделать? У нас в стране нет ни одного работающего круглые сутки предприятия, где бы не было комнат отдыха, столовой, медпункта. Там за этим следит профсоюз. А на

дорогах? Не мешало бы ЦК профсоюза работников связи, рабочих автотранспорта и шоссежных дорог позаботиться об этой стороне условий работы шоферов.

В городах, через которые проходят магистральные дороги, грузовой автотранспорт обычно направляется в обезд. Это правильно— улицы городов будут меньше загружены, да и время не будет теряться. Но хорошее дело испорчено нерадивостью дорожников— нет указок, и водителю иногда приходится часами блуждать в поисках выезда на нужную магистраль.

На дорогах существуют специальные органы, ведущие борьбу за безопасность движения. Но дорожная милиция почему-то совершенно не препятствует вставке красных стекол в подфарники грузовых автомобилей и белых— в задние фары. Часто обозначение прищипа на борту автомобиля бывает набрано из красных, а не желтых катафотов. А ведь это не только нарушает установленные стандарты, но и в условиях ночи и тумана дезориентирует водителя встречного автомобиля, который твердо помнит, что красный свет расположен в задней части подвижного состава. Плохо ведет себя борьба с водителями, не уступающими дороги при разъездах и обгонах, не проверяется правильность регулировки фар и т. д.

И еще об одном необходимо сказать. От Москвы до поворота с Минского шоссе на Оршу можно зайти в любой при магистральном ресторан, чапную, закусочную и веде услышать примерно такой разговор:

- Скажите, минеральная вода есть?
- Нет!
- Может быть, чай есть?
- Не держим...
- Молоко? Кефир?

— Ишь, чего захотели! Вот, пожалуйста, пиво, водка, вино!

Сколько раз об этом говорили и писали! Но управления и отделы исполкомов, в ведении которых находится большинство буфетов и ресторанов на автомагистралях, как говорится, и в ус не дуют. Что им молоко, кефир, чай! Много ли на них зарабатывает!

А пища! Ни в одном городе вы не встретите такую невкусную и дорогую еду, как на дорогах. В большинстве чайных и буфетов очень мал ассортимент блюд, фруктов. А ведь питание на работе— это тоже культура труда, его охрана. И об этом не мешало бы задуматься руководителям ЦК нашего профсоюза.

В предстоящем семилетии перевозка грузов автомобильным транспортом резко возрастет, увеличится и автобусное движение. Все это накладывает на руководителей, от которых зависит порядок на дорогах, большие обязанности. Надо, чтобы в пути советский человек— водитель, пассажир, турист— обслуживался хорошо.

Р. ДАНИЛОВИЧ,
начальник автобазы «Львовэнерго».

П. КОВАЛЬЧУК,
шофер 1-го класса.

НУЖНЫ ХОЗРАСЧЕТНЫЕ КУРСЫ

Многие владельцы автомобилей имеют удороженания любителей. Однако знания, полученными ими на курсах шоферов, недостаточно, и они вынуждены даже при малейших неисправностях автомобилей обращаться за помощью к опытным водителям или на станции технического обслуживания.

Мне думается, что при крупных автохозяйствах, клубах и школах ДОСААФ нужно открыть хозрасчетные курсы, на которых автолюбители могли бы повышать свои технические знания, вырабатывать практические навыки по ремонту и регулировке автомобиля.

О. СОЛОВЬЕВ.

Москва.

ИЗМЕНИТЬ ГАРАНТИЙНЫЕ СРОКИ

Заводы, выпускающие легковые автомобили «Москвич», «Волга» производят гарантийный ремонт в течение шести месяцев при пробеге автомобиля, не превышающем 10 тысяч км.

Многие владельцы приобретают автомобили в октябре—ноябре и ставят их на зимнюю консервацию. Весной после первых поездок в машине обнаруживаются неполадки. Однако к этому времени истек срок гарантийного ремонта и владелец автомобиля теряет право бесплатно устранить заводские дефекты.

По-моему, было бы правильное продлить срок гарантии до одного года при пробеге автомобиля, не превышающем 5 тысяч км.

В. ПЕТРОВ.

Москва.

КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРАВИЛАМ ДВИЖЕНИЯ

Бывают случаи, когда водитель нарушает правила уличного движения, потому что плохо разобрался в том или ином пункте правил движения. Поэтому целесообразно при автомотоклубах и школах ДОСААФ организовать платные консультации для шоферов и автолюбителей, на которых разбирать наиболее часто встречающиеся нарушения.

Д. Седлифгантово,
Ярославская обл.

В. ЕРАНИН.

НЕТ РЕМОНТНЫХ МАСТЕРСКИХ

При длительной эксплуатации мотоциклов, естественно, возникает необходимость его отремонтировать или заменить пришедшие в негодность детали. Вот тогда-то и возникает у владельцев мотоциклов, проживающих в Чувашской АССР, непреодолимые трудности. Дело в том, что в Чувашии нет ни одной ремонтной мастерской, а запасные части поступают в торговую сеть от случая к случаю.

Необходимо в ближайшее время в Чувашской АССР организовать ремонтные мастерские.

И. ПАВЛОВ.

Янтаково,
Чувашская АССР.

КНИГА О ПОВЕСНЫХ ЛОДОЧНЫХ МОТОРАХ

По страницам зарубежных журналов

«АВТОСТОП 58»

С каждым годом все более популярным становится в нашей стране водномоторный спорт. С каждым годом популярность выпускает большое количество повесных лодочных моторов, которые используются любителями моторов, а также туристами. Естественно, что они проявляют живой интерес к их конструкции и эксплуатации.

Важно отметить, почему издательство «Физкультура и спорт» вторым изданием выпустило книгу И. Н. Тихомирова «Повесные лодочные моторы».

Ретенируемая книга не является исчерпывающим руководством по эксплуатации повесных лодочных моторов на спортивных и туристских моторных судах. Скорее ее можно назвать кратким описательным курсом. И в этом смысле она принесет несомненно пользу каждому, кто желает ознакомиться с конструкцией моторов.

Книга состоит из пяти основных разделов, охватывающих вопросы общего устройства повесных моторов, работы двигателя, классификацию моторов, их конструкции.

Большее место занимает описание конструкции. Сюда отнесено и название моторов, их маркировки и устройства приборов зажигания.

Материал изложен достаточно квалифицированно. Положительным является

и то, что он основан на конкретных примерах настоящих конструкций.

Важным достоинством книги является наиболее употребительной. Жаль только, что он не выдержал единообразия в отношении названий и деталей моторов. Например, остается непонятным, считает ли автор синонимами «подводящую часть» и «коробку шестерен» вставку, находящуюся перед редуктором. Оба эти термина употреблены и как идентичные и во взаимосвязи. Так, в описании отдельной модели указывается, что подводящая часть состоит из корпуса и коробки шестерен.

Неоправданно, на наш взгляд, применены термины «крандук» по отношению к элементу конструкции, соединяющему двигатель повесного мотора с его подводящей частью.

Досадно, что в книге имеются редакционные погрешности. Так, например, Перетурин пошел к рывкам.

В книге уделяется очень мало места эксплуатации моторов, управлению ими, на освещение этих важных вопросов отведено менее 1% ее объема. Автор, очевидно, даже не ставил перед собой подобной задачи. Между тем у нас нет ни одной издательской публикации, посвященной указанным вопросам. И поэтому хочется пожелать, чтобы в ближайшем будущем была издана книга об устройстве и эксплуатации лодочных моторов и укре за ними.

Инж. Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ.

ЛИТЕРАТУРА, КИНОФИЛЬМЫ И ПОСОБИЯ ПО ПВО

В 1959 году Издательством ДОСААФ СССР выпущена следующая литература по ПВО:

«Защита населения от средств поражения в воздухе». «МПВО в сельской местности». Учебно-методическое пособие по подготовке личного состава группы самозащиты. «Учебно-методическое пособие для обучающихся инструктора ПВО по нормам «Готов к ПВО II ступени». «Памятка населению по защите от химических средств поражения (бактериологического оружия)». Учебно-методическое пособие по проведению тренировок и приему норм «Готов к ПВО I ступени» и «Готов к ПВО II ступени» для школьных организаций (ДОСААФ). Альбомы «Противохимическая защита населения». Бактериологическое оружие и меры защиты от него». «Защита групп самозащиты МПВО».

Плакаты — «Готов к ПВО I ступени». «Будь готов к ПВО». «Готов к ПВО II ступени».

Первичные организации ДОСААФ имеют в своем распоряжении альбомы, плакаты в кинотеатров сетки. Для этого магазины должны своевременно иметь заявки в республиканские, краевые и областные органы культуры и торговли. Целесообразно первичным организациям оборонного Общества направлять в местные магазины заявки на приобретение литературы по ПВО.

На Брюсселе: «Что надо знать населению противохимической защиты». «Как провести соревнования по ПВО в организациях ДОСААФ». «Семье о ПВО». «Массово-разностная работа по ПВО». «Первичная организация ДОСААФ и подготовка населения по ПВО» (из опыта работы организаций ДОСААФ УССР). «Использование естественных укрытий для защиты населения от средств поражения». «Защита посевов и садов от

поражающего действия бактериологического оружия». «Средства защиты населения от поражения в воздухе». «Действия населения при внезапном нападении с воздуха». «МПВО, ее назначение и задачи» заявки следует адресовать: Управление МТО ЦК ДОСААФ СССР.

* * *

В ближайшее время в кинопрокат поступит новый учебный кинофильм «Противохимическая защита населения». В производстве находятся короткометражные учебные кинофильмы: «Действия группы самозащиты». «Индивидуальное учение и тренировки звена». «Цели и правила пользования ими». «Защита продовольствия, фуража и воды от воздействия средств массового поражения».

Для получения этих фильмов областным отделением кинофикации нужно направить заявки в Управление кинопроката Министерства культуры СССР.

Кроме того, по тематике ПВО заказаны учебные диафильмы: «Тренировочное учение звена охоты порядка и наблюдения». «Тренировочное учение звена противополарной защиты». «Тренировочное учение звена противохимической защиты». «Тренировочное учение аварийно-спасательного звена». «Тренировочное учение и тренировки звена». «Тренировочное учение группы самозащиты МПВО жилого дома». «Школьный Будь готов к ПВО». «Тренировочное учение звена убежища».

Все диафильмы можно приобрести в магазинах Культпроса. Учебные диафильмы будут рассылаться на места только по заявкам Культпросов. Для приобретения диафильмов за счет собственных средств необходимо обратиться в местные комитеты ДОСААФ, которые направят заявки в местные Культпросы.

В. И. МЕДВЕДКОВ

«РЕГУЛИРОВКА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ»

Автотрансиздат, Москва, 1958

Вроцлав представляет собой особый род автомобильных поездов. Он состоит из шасси и механиков автомобилей. В ней собраны и систематизированы практические сведения по регулировочным работам, осуществляемым в процессе эксплуатации. Автор приводит результаты работ, выполненных в повседневном, первом, втором и сезоном технических обслуживаниях.

Так называлось проведенное в прошлом году в Польше мероприятие, по итогам которого сообщено о выделении в главную цель «Автостопа» — помочь туристам, главным образом молодежи, в изучении родного края, его природных богатств и исторических памятников. Как же путешествовали участники «Автостопа 58»?

Издательство, отправлявшийся в путешествие, получал специальную книжку, в которой наряду с описанием туристских трасс были указаны километраж на бесплатной проезде 800 километров. Стоило выйти на шоссе и поехать в руне красной-голубую книжечку, как шофер проезжающей машины останавливался и брал с собою туриста, если им было по пути. За проезд турист «расплачивался» мюдами из книжки.

О рамках проведенной кампании свидетельствуют следующие цифры, приведенные журналом. В «Автостопа 58» приняло участие 4 тысячи водителей и свыше 30 тысяч туристов. Маршруты в общей сложности составили 28 миллионов километров, что в 700 раз превышает длину маршрута туристского сезона.

В течение прошедшего сезона туристские организации получили интересный материал об интенсивности движения на различных туристских трассах, о концентрации отдыха, ночлега, питания и культурного обслуживания путешественников.

Среди участников «Автостопа» были проведены интересные конкурсы под названием: «Польша в объективе фотоаппарата», «Польша в легендах и обычаях» и др.

Заключительный этап «Автостопа» принес много приятных сюрпризов и шедевры и путешествиям. Среди водителей, собравших наибольшее количество купонов «Автостопа», были разгруппированы ценные премии. Так, водитель Стефан из Амелы в г. Зане и Владислав Шци из Кракова выиграли автомобили «П-70», несколько человек выиграли мотоциклы. В конкурсе также разыграно сто ценных премий и сто памятных подарков для водителей.

В заключение хочется отметить «Автостопа 59», который, судя по всему, будет иметь еще больший успех.

ПЕРЕДНИЙ ИЛИ ЗАДНИЙ ПРИВОД!

Как мы уже сообщали, с таким вопросом обратились и своим читателям в конце прошлого года издательство «Автостоп». «Рафтрафавотехника» (см. «За рулем» № 2, стр. 31). Теперь опубликованы результаты этого интересного опроса читателей.

Характерно прежде всего то, что мнения автомобилистов о др. передних и задних приводах делить не удается. Среди парадных носов автомобиля, высказались 50 процентов читателей, среди них 40 процентов — научные работники и автомобильные инженеры. Владельцы автомобилей и автолюбители предпочитают задний привод. Этого мнения они считают полезным сохранить привод на задний мост. «Господа» шоферов-практиков разделяются примерно поровну — из общего числа пригласивших свои ответы читателей шоферы составили 39,2 процента, причем 19 процентов в пользу переднего привода, 17 процентов — за задний и 3,5 процента — неопределенно.

Такая обстановка, основанная авторитарными мнениями (т. е. теми, кто занят проектированием и изготовлением автомобилей), не может не вызвать сомнения. Это эти автомобили покупают и, в конечном счете, определяют на них спрос. Судя из сведений, полученных в результате 89 процентов — за передний. Любопытны и те сведения, которые относятся к автомобилям с задним приводом. Нелегкая проблема!

ПРОЧИТИ ЭТИ КНИЖКИ

В. В. ШВАЙКОВСКИЙ

«СОВРЕМЕННЫЕ МОТОЦИКЛЫ»

Издательство ДОСААФ, Москва, 1958

В книге подробно рассматриваются все основные современные мотоциклы в зависимости от их назначения. В отдельных разделах автор подробно разбирает устройство и работу двигателя, коробки агрегатов и прибор советских мотоциклов. Специальные главы посвящены устройству и эксплуатации мотоциклов, правительству, регулировке и эксплуатации машины.

СЧАСТЛИВОГО

ПУТИ

В конце этого месяца, 22 апреля, отправляется в свое, давно задуманное кругосветное путешествие на автомобилях экспедиция инженеров Мирослава Зикунды и Иржи Танзеля. Знаменитые чехословацкие путешественники пойдут во второй раз на один, к ним присоединится автомобильный механик Олджих Халупа и врач Роберт Витт.

Старт путешествия, назначенный вначале на осень прошлого года, был перенесен. Изменение в сроках путешествия, однако, нисколько не меняет общего его плана. Оно рассчитано на пять лет; чехословацкие автомобилисты намерены за это время посетить страны Ближнего Востока, Индию и Пакистан, Индонезию, Австралию и Филиппины, народный Китай, Японию, СССР и другие страны. Они пойдут на двух самовыважных автомобилях «Татра-305», конструкция которых описана в журнале «За рулем» № 8 за 1958 год.

От имени читателей и многочисленных автомобилистов и спортсменов нашей страны редакция журнала «За рулем» желает чехословацким друзьям счастливого пути и больших свершений в их интересном путешествии.

КАК БУДУТ НАГРАЖДАТЬСЯ ПОБЕДИТЕЛИ

Приказом бывшего Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР от 31 декабря 1958 года определены награды для спортсменов, занявших первые три места на первенстве СССР по различным видам спорта.

По автомобильному спорту победители награждаются за первое место золотой медалью первой степени, за второе — большой серебряной и за третье — большой бронзовой. Награждению подлежат также чемпионы и обладатели чемпионатов на гоночных автомобилях, на спортивных автомобилях (первые водители) и многочисленных автомобильных соревнований на дистанции от 2 до 4 тысяч км (оба водителя).

По мотоциклетному спорту также же награды, за первые три места, установлены для призеров шоссейно-кольцевых гонок на мотоциклах-одиночках, классов 125, 175, 250, 350 и 500 см³; многодневных соревнований в классах до 125, 175, 250, 350 и 500 см³; по мото-кроссу в этих же категориях, в гонках

Спортивная комиссия Международной Федерации Автоспорта (ФИА) ввела ряд изменений в правила соревнований на гоночных и спортивных автомобилях в 1959 году.

В соревнованиях на личное первенство мира, проводимых на гоночных автомобилях 1 формулы (с рабочим объемом цилиндров двигателя до 2500 см³), отныне будут входить в общий зачет не шесть, а пять первых мест с соответствующим начислением 3 очков за первое место, 6 — за второе, 4 — за третье, 3 — за четвертое и 2 — за пятое. За лучший зачет производится только тем водителям, которые провели всю гонку за рулем одной и той же машины.

Для гонок, входящих в зачет соревнований на первенство мира, устанавливаются два минимальных критерия: дистанция не менее 300 и продолжительность не менее 2 часов.

Для розыгрыша первенства мира на спортивных автомобилях (кузов конструкции 1957 и 1958 года) сохраняется минимальная дистанция 1000 км и минимальная продолжительность непрерывной гонки не менее 4 часов. При этом продолжительность от 4 до 6 часов либо на ди-

станции от 650 до 1000 км в общей зачет первенства начисляются лишь 50 процентов очков по приведенной выше шкале 8—6—4—3—2 за первые 5 мест. Коэффициент от 50 процентов вычетов мира высчитывается при пяти состоявшихся соревнованиях по четырем лучшим результатам; при 6—8 состоявшихся соревнованиях — по пяти лучшим и при 10 соревнованиях — по шести лучшим результатам.

Внесены также существенные изменения в правила ряда соревнований на первенство Европы. Там и чемпионаты Европы, и гоночные гонки будут допущены лишь гоночные автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1500 см³. Минимальная дистанция гонок установлена 6 км, минимальный перепад высоты — 350 метров. На трассах длиной от 10 до 100 километров перепад высоты должен составлять не менее 3 процентов от общей длины дистанции. Зачет в гоночных гонках на первенство Европы будет с 1959 года производиться тоже за 5 первых мест, причем система начисления очков по схеме чемпионата принята такая же, как для первенства мира по спортивным автомобилям в соревнованиях — по лучшим 4 и т. д.).

Из прошлого

МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕКОРДЫ

На автодроме Монца (Италия) были недавно проведены заезды на любительские международные рекорды в нескольких классах трехколесных мотоциклов. Победу на трехколесном мотоцикле BMW с рабочим объемом цилиндров двигателя 500 см³ завоевал швейцарец Феликс Каматас, проехавший дистанцию 100 км со временем лучшим, чем официально зарегистрированы международные достижения для классов 500 см³, 750 см³ и 1200 см³.

Новый рекорд Каматаса — 194,30 км, державшийся с ноября 1957 года, был сломан в гонке на мотоциклах этого класса (189,6 км/час) принадлежал итальянцу Альбино Милану, выступавшему на мотоцикле «Минерва».

на ипподромах и гравевых дорожках в классах до 125, 350, 500 и 750 см³. В соревнованиях на мотоциклах с колесной тяжкой награждаются оба водителя за участие в моторгоспе и шоссейно-кольцевой гонке. Победу в шоссейно-кольцевой гонке завоевал итальянец Феликс Каматас (189,6 км/час). В многодневных соревнованиях на мотоциклах с колесной тяжкой в классах до 500 и свыше 500 см³ награждаются только первые водители.

Женщины — победительницы соревнований по шоссейно-кольцевой гонке и по кроссу на мотоциклах-одиночках в классе до 125 см³ получают эти же награды.

Вторые водители-механики за победу в шоссейно-кольцевой гонке на спортивных автомобилях и мотоспортемыны — вторые водители («колесники») и многодневных соревнованиях на мотоциклах классов 500 см³ и свыше 500 см³ награждаются за первые три места, занятые на первенстве на мотоциклах-одиночках, медалями второй степени — серебряной, золотой, малой серебряной и малой бронзовой.

На русском автомобиле по Африке

Незадолго до первой империалистической войны известный русский автомобилист А. П. Назель и журналист В. Н. Никифоров на автомобиле, изготовленном в 1903 году Русско-британским заводом, совершили поездку по Европе и Африке.

Успешнее они выехали из Петербурга по маршруту Рига—Кенигсберг—Берлин — Париж — Лион — Ницца — Мадрид — Барселона — Валенсия.

В Картагене автомобилисты переправились через Средиземное море в крупный город северной Африки Оран. Совершив несколько поездок по его окрестностям, путешественники отправились в Тунис и далее в Алжир — Бужи — Константину. Оттуда они направились в Висну — оазис в Сахаре, самый южный пункт поездки. Возвратились в Тунис, путешественники переправились в Италию, побывали в Риме, Флоренции, Пизе, Генуе, Монако, Марселе, Париже.

Самое большое впечатление, — рассказывал В. Никифоров, — произвел на нас африканский снег. Мы, конечно, знали, что горный климат известной высоты уже покрыт снегом, но все же слово «Африка» в нашем представлении как-то не вязалось со снежными сугробами.

В окрестностях Туниса мы проехали по хорошим дорогам мимо живописных пыльных рощ. Однако стоило съехать с дороги на проселок, как наш автомобиль попал в обычную европейскую грязь. Недалеко проехав, дорога совершенно испортилась, и нам с трудом пришлось выбраться обратно на дорогу. Ввиду этого нехватки топлива Африке зтом и ограничились. Остальной путь проехал благополучно. Правда, както ночью мы наехали на стадо динозавров, причём несколько из них нанесли копынку под колеса автомобиля...

Всего за время путешествия автомобиль «Битон» петербургского завода проехал 16 тысяч верст.

К. ВТЮХОВ

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНЮГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (научный редактор), А. М. КОРМИЛЬЩИЦ, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТРАНОВ.

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

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

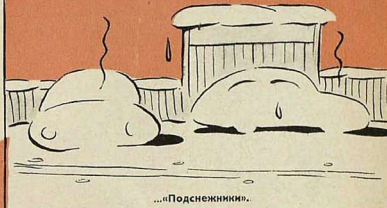
Сдано в набор 10.II.59 г. Бум. 60x92/8 2,25 бум. л. — 4,5 усл. печ. л. 8,5 уч.-изд. л. + 1 вкладка. Подп. к печ. 4.IV.59 г. Г-53392 Тир. 125.000 экз. Цена 3 руб. Зак. 978

3-я типография Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

ВЕСНА



Идет...



...«Подснежники».

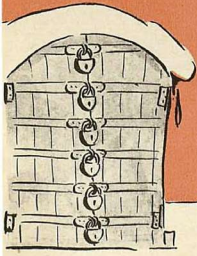
Появились первые ласточки, то-бишь «Чайки».



Распустились листочки.



— Давайте познакомимся.



После зимней спячки.



...весной...
...осе...

