



За рублем
12
ДЕКАБРЬ 1959



В этом номере:

КОНФЕРЕНЦИЯ
МОТОЦИКЛОСТРОИТЕЛЕЙ

АВТОМОТОКЛУБЫ
ВЫХОДЯТ НА СМОТР

«ОЛЕЙНИКОВ.
СПОРТИВНАЯ
КОНСТРУКЦИЯ»

ТАКСИ БЕЗ ШОФЕРА

ГАЛЕРЕЯ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

АВТОМОБИЛЬ ЗИМОЙ

ОКНА КЛУБА СМОТРЯТ
НА ТРАССУ

КОГДА ОТВЕТИТ МИНИСТР
ТОВ. ЖУКОВ!

ПОБЕДА
ДОСААФОВСКИХ
КРОССМЕНОВ

ЧТО РЕШИЛ КОНГРЕСС
ФИА

ВПЕЧАТЛЕНИЯ
ОТ «АВТОМОБИЛЬНОГО
САЛОНА»

ПАРИЖ — НОРДКАП —
МОСКВА — ТБИЛИСИ

На первой странице
обложки: чемпион СССР 1959
года по шоссейно-кольцевым гон-
кам и мотокроссу Анатолий
Олейников.

Фото Е. Тиханова.

На четвертой страни-
це обложки: на зимней авто-
мобильной дороге.

Фото Н. Боброва.



На выставке «Мотоциклы и мотороллеры» в Москве представлены новейшие образцы техники. (См. статью на стр. 3—5).

Фото Н. Боброва.



В последнее время в Москве получила большое распространение новая форма обслуживания населения транспортом — выдача автомобилей в прокат без шофера. На автобазе № 12 ежедневно выдаются абонентам десятки машин разных марок. (См. фоторепортаж на стр. 8—9).

Крупной победой спортсменов ДОСААФ, занявших 15 призовых мест из 30, в том числе 6 первых, завершились соревнования на первенство СССР по мотоциклетному кроссу в г. Кишиневе. (См. стр. 12—13).

На снимке: финиш ленинградских досаафовцев В. Волчкевича и Е. Гольникова, ставших чемпионами СССР в классе мотоциклов до 750 см³ с колясками.

Фото Ю. Клеманова.



Одна из важнейших задач

III пленум ЦК ДОСААФ СССР о дальнейшем развитии технических видов спорта

В Добровольном обществе содействия армии, авиации и флоту культивируется целый комплекс технических видов спорта — автомобильный, мотоциклетный, самолетный, планерный, водно-моторный, парашютный, вертолетный, подводный, радиолобительский, стрелковый, а также авиационный, автомобильный и морской моделизм. Советская молодежь с увлечением занимается ими, настойчиво стремясь к вершинам спортивного мастерства. За последние два года в Обществе подготовлено 800 тысяч спортсменов-разрядников, установлено около ста мировых и свыше двухсот всесоюзных рекордов.

Очередной пленум ЦК ДОСААФ СССР, состоявшийся в ноябре, наметил развернуть программу нового подъема массового спортивного движения среди членов оборонной патристической организации.

Председатель президиума ЦК ДОСААФ СССР тов. П. А. Белов, выступая с докладом по этому вопросу, подчеркнул, что мы еще далеко не достигли того уровня спортивной работы, которого требуют от нас постановления IV съезда ДОСААФ, задачи Общества, вытекающие из решения XXI съезда КПСС.

Характеризуя состояние мотоциклетного спорта, докладчик отметил, что он еще не стал массовым. Достижения наших спортсменов значительно отстают от лучших зарубежных результатов, и причина этого заключается отнюдь не в отсутствии материальной базы, на что часто ссылаются любители так называемых объективных причин, а в плохом руководстве мотороспортом. Мы далеко не используем всех возможностей для развития этого спорта, которые у нас имеются. Вот только один пример.

В первичных организациях ДОСААФ и в личном пользовании досоафцев г. Омска и ряда районов Омской области имеется несколько тысяч мотоциклов. В 1958 году по инициативе комсомольцев и молодежи здесь было создано 40 спортивных команд. В соревнованиях приняло участие около 700 мотоциклистов. Однако хорошее начинание не нашло своевременной поддержки, и сейчас больше половины команд распались. Виновен в этом не только обком ДОСААФ. Не меньшая ответственность лежит на омских и тарских автомотористах, которые совершенно не занимаются спортивной работой. Тарский АМК за четыре года своей деятельности не организовал ни одного соревнования. В Омской области до сих пор не подготовлено ни одного мастера спорта.

Не получил у нас должного развития и автомобильный спорт, хотя в 1959 году соревнования автомобилистов было проведено вдвое больше, чем два года назад. Многие автомобильные клубы, в частности Владимирский, Пермский, Красноярский, Смоленский, Астраханский, стоят в стороне от этого важного дела. В них нет ни команд, ни секций автомобильного спорта, слабо, а порой и вовсе не привлекаются к участию в клубной работе владельцы собственных машин.

Водномоторники нашего Общества завоевали в этом году командное первенство страны и установили 8 рекордов СССР. По сравнению с 1957 годом количество водителей спортивных судов у нас увеличилось более чем в четыре раза. Вместе с тем нужно признать, что этот вид спорта в

большинстве организаций ДОСААФ не развит. Его размах не отвечает запросам широких масс молодежи. Показатели наших спортсменов значительно ниже уровня достижений зарубежных гоноксиков. Так, на скутере с мотором 175 см³ рекордной у нас является скорость 69 км/час, а мировое достижение в этом классе — 75 км/час.

Комитеты ДОСААФ крайне мало уделяют внимания автомобильному моделизму. Лишь в Ростовской области, в Москве, Ленинграде, Риге, на Украине и в Киргизии кое-что делается в этом отношении, а в остальных республиках и в большинстве областей Российской Федерации автомобильным не занимается. Такие комитеты ДОСААФ, как Грузинский, Литовский, Молдавский, Эстонский, ни разу не выставили команд для участия в автомобильных соревнованиях.

Очень слабо развит моделизм, как, впрочем, и большинство других технических видов спорта, в школе. Объясняется это прежде всего тем, что комитеты ДОСААФ недостаточно связаны с комсомольскими и пионерскими организациями, органами народного образования, педагогическими советами и родительскими комитетами. Слишком мало внимания уделяют спортивной работе среди юношества и управления ЦК ДОСААФ.

За последнее время наметилось некоторое оживление спортивной работы на селе, где начинают получать распространение и мотоциклетный спорт. Однако этот процесс идет слишком медленно. Республиканские, краевые, областные комитеты ДОСААФ мало вовлекают сельскую молодежь в спорт, редко приглашают спортсменов колхозов, совхозов, ПТС для участия в областных и зональных соревнованиях. Между тем практика показывает, что в целом ряде сельских организаций своими силами создается необходимая материальная база, организуются команды для занятий спортом. Комитетам Общества сейчас необходимо обратить самое серьезное внимание на подготовку для колхозов кадров общественной инструкторской, тренерской, спортивной судей.

Общественный актив является основой для развития многообразной деятельности Общества. По неполным данным, спортивную работу в ДОСААФ ведут тысяч общественные инструкторы и тренеры. Это огромная сила. Но комитеты еще не научились правильно использовать ее в своей повседневной работе. Не налажена регулярная подготовка и переподготовка кадров общественного актива. Еще не найдены наиболее эффективные формы привлечения широких кругов специалистов и энтузиастов технического спорта к активному участию в спортивной работе.

В большом долгу перед любителями спорта, перед молодежью и детьми в том числе, авиационный спорт. Занявшись подготовкой водителей, они еще не стали одновременно и спортивными центрами своих городов, областей, краев, республик. Клубы слабо ведут пропаганду технических видов спорта, подготовку высококлассных спортсменов, квалифицированных тренеров, механиков, спортивных судей.

Большой вклад в развитие технических видов спорта могут и должны внести самостоятельные спортивные клубы. Инициатива их создания, одобренная и поддержанная IV съездом ДОСААФ, дает хорошие результаты. Сейчас в Обществе насчитывается более 600 самостоятельных клубов. Они ведут большую и плодотворную работу по обучению молодежи техническим специальностям, развитию спорт. Некоторые из них уже участвуют в соревнованиях наравне со штатными клубами и добиваются определенных успехов. Интересы оборонного Общества, задачи вовлечения молодежи в спорт требуют всемерного расширения сети самостоятельных спортивных клубов как при первичных организациях, так при районных и городских комитетах.

Одним из необходимых условий дальнейшего развития спорта в Обществе является прочная материально-техническая база. Организации ДОСААФ получают теперь дорожные мотоциклы значительно больше, чем получали раньше. Полностью удовлетворены заявки на приобретение спортивных автомобилей. Вместе с тем у нас расширяется выпуск подводных моторов, организуются производство спортивных автомобилей. Принимаются меры к обеспечению автомоторклубов агрегатами, узлами и дорожными автомобилями для спортивных целей. Но у нас все еще плохо развернуто строительство спортивных сооружений. В соответствии с решениями IV съезда ДОСААФ к концу семилетия наряду с другими сооружениями мы должны иметь 150 мотодромов. Пока же их построено только три.

Исходя из требований IV съезда ДОСААФ, пленум принял развернутое постановление о дальнейшем развитии технических видов спорта.

Пленум указал на необходимость коренного улучшения спортивной работы, как на одну из важнейших задач Общест-

ва, и обязал президиум ЦК ДОСААФ, республиканские, краевые, областные, городские, районные комитеты обеспечить дальнейший подъем технического спорта в стране, вовлечение в него широких слоев молодежи, повышение уровня спортивного мастерства и на этой основе завоевание советскими спортсменами мировых первенств и рекордов по всем важнейшим видам технического спорта. С этой целью комитеты и клубы ДОСААФ должны прежде всего создать спортивные команды при первичных организациях предприятий, колхозов, совхозов, РТС, учебных заведений, учреждений и досуговых предприятий, обратив особое внимание на вовлечение в занятия спортом женщин.

В течение 1960—1961 годов намечено подготовить не менее 1,5 миллиона спортсменов-разрядников, в том числе 1300 мастеров спорта, 100 тысяч спортсменов первого, 200 тысяч второго и 1 миллион 200 тысяч третьего разрядов. К решению этой ответственной задачи необходимо привлечь и широкий круг самих спортсменов; пленум обратился к призывом к мастерам спорта и первоазрядникам помочь своим слепым молодежи и подготовить в течение двух лет не менее 4—5 разрядников каждому.

Постановление предусматривает значительный рост массовости автоспорта. Количество автомобилистов и мотоциклистов, участвующих в соревнованиях, ежегодно должно возрастать на 50 тысяч человек. К V съезду ДОСААФ намечено ликвидировать отставание в автомобильном, мотоциклетном и водно-моторном спорте. С этой целью в автомотоклубах, секциях и командах нужно организовать регулярные тренировочные занятия, ежегодно проводить не менее 4—6 внутриклубных соревнований и 2—3 встречи гоночников клуба со спортсменами первичных организаций. Необходимо широко вовлечь в спортивные команды и в члены автомотоклубов владельцев собственных автомобилей и мотоциклов, практиковать проведение соревнований на личных машинах, предусматривая соответствующие меры поощрения за лучшие результаты.

Морские клубы и первичные организации ДОСААФ, расположенные в районах водных акваторий, должны проводить в течение года не менее 3—4 соревнования водномоторников, активнее вовлекать в спорт владельцев моторных лодок, принимать все меры к расширению строительства спортивных судов своими силами. В подготовке высококвалифицированных спортсменов-водномоторников решающая роль отводится организациям тех республик, краев и областей, которые граничат с морем или имеют на своей территории значительные водоемы.

Президиум ЦК ДОСААФ и центральные клубы Общества обязаны улучшить отбор и подготовку спортсменов к международным соревнованиям. Для этого надо в первую очередь пополнить сборные команды молодыми способными спортсменами, настойчиво совершенствовать их мастерство и обеспечить гонощиков такими спортивными машинами, которые ни в чем не уступали бы лучшим моделям зарубежных фирм.

Огромным, но до сих пор мало используемым резервом повышения массовости спорта является сельская молодежь. Пленум признал необходимым в ближайшие два года довести число занимающихся техничными видами спорта в колхозах, совхозах, РТС до двух миллионов человек. Комитетам нужно больше заниматься организаторской работой, систематически проводить соревнования в сельских первичных организациях ДОСААФ, регулярно направлять в села мастеров спорта для участия в показательных выступлениях.

Долг работников республиканских, краевых, областных комитетов ДОСААФ — значительно улучшить руководство первичными организациями Общества в школах, активнее помогать пионерам в овладении техническими знаниями, вовлечь их в кружки моделирования, изучения мотора и т. д. Количество школьников-спортсменов (юношеского и третьего разрядов) в ближайшее время должно возрасти в два раза, к 1962 году не менее 10 процентов учащихся каждой средней школы должны стать спортсменами. Следует ввести в практику составление ежегодного календаря соревнований по техничным видам спорта для школьных первичных организаций ДОСААФ с таким расчетом, чтобы учащиеся старших классов принимали участие в них не менее 2—3 раз в году.

В связи с исполняющимся в 1962 году 40-летием пионерской организации имени В. И. Ленина пленум признал целесообразным провести в 1960—1961 годах всеобъемлющий смотр школ по авиационному, морскому и автомобильному моделизму.

Постановление обязывает комитеты и клубы ДОСААФ улучшить организацию соревнований, всемерно использовать их как средство повышения спортивного мастерства, выявле-

ния новых способных спортсменов и широкой пропаганды спорта. С 1960 года вводится обязательная регистрация республиканских, краевых, областных, городских и районных рекордов по всем видам техничного спорта.

В целях улучшения спортивно-массовой работы в 1961 году будет проведена V Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи по техничным видам спорта. Положение и программа спартакиады должны быть утверждены и разосланы на места в ближайшие месяцы.

В течение длительного развития спорта требуют коренного улучшения спортивной деятельности клубов Общества. Комитетам ДОСААФ надо усилить контроль за их работой, пополнить клубы квалифицированными инструкторами и тренерами, имеющими необходимую спортивную подготовку и способными наладить учебно-тренировочные занятия с молодежью. Клубы обязаны резко улучшить спортивную работу, помогать в развитии спорта первичным организациям, больше готовить мастеров, спортсменов I и II разрядов, общественных инструкторов, тренеров, судей.

В течение двух лет в большинстве районов и городов страны должны быть созданы трехдневные клубы. Комитеты ДОСААФ обязаны оказывать им всемерную поддержку и практическую помощь в приобретении имущества и организации учебно-спортивной работы.

Пленум разработал ряд конкретных мер, направленных на улучшение подготовки и переподготовки общественных спортивных кадров. С этой целью при клубах Общества намечено создавать специальные курсы. Окончившим их инструкторам, тренерам, судьям будут выдаваться удостоверения о присвоении соответствующей квалификации и предоставлено право руководить спортивными кружками и командами. Задания по подготовке таких кадров республиканскими, краевыми и областными комитетами ДОСААФ должны устанавливаться с таким расчетом, чтобы уже в 1960 году полностью удовлетворить потребности в них первичных организаций и клубов Общества. Для ведения спортивной работы в сельской местности признано необходимым давать задания на подготовку инструкторов и тренеров доосафовским организациям высших и средних сельскохозяйственных учебных заведений.

В ближайшее время при ЦК ДОСААФ и республиканских комитетах ДОСААФ союзных республик будут созданы федерации автомобильно-мотоциклетного спорта, а при республиканских комитетах ДОСААФ будут созданы секции по этим видам спорта. Федерация автоспорта должны быть общественными органами, объединяющими самые широкие круги спортсменов и активистов.

В целях улучшения руководства спортивной работой при ЦК ДОСААФ создается Центральная спортивная комиссия.

Постановление пленума требует от руководящих работников комитетов резкого улучшения воспитательной работы среди инструкторско-преподавательского состава и спортсменов, повышения роли тренеров, судей, инструкторов в борьбе против проявления недисциплинированности и занятии, нарушения норм поведения и тренировочного режима. Пленум обязал организации Общества принять меры к полному выполнению требований IV съезда ДОСААФ о создании необходимой для занятий спортом материально-технической базы. При этом в постановлении подчеркивается, что всю работу по строительству спортивных сооружений необходимо проводить с максимальным использованием местных возможностей, при помощи советов народного хозяйства, исполкомов Советов депутатов трудящихся, руководителей хозяйственных организаций и широкого привлечения молодежи к участию в строительстве своими силами.

Президиум ЦК ДОСААФ и комитеты Общества предлагают развернуть широкую пропаганду техничных видов спорта, используя для этого самые разнообразные формы. Печати Общества указано на необходимость оперативно знакомить читателей с достижениями спортсменов ДОСААФ, настойчиво пробуждать у молодежи интерес к спорту, учить ее на опыте чемпионов и рекордсменов. Вместе с тем нужно острее критиковать недостатки в спортивной работе, показывать пути их преодоления. Для лучшего выполнения этих задач при редакциях рекомендовано создать советы по техничным видам спорта и корреспондентский актив из опытных спортсменов, тренеров и судей.

Пленум выразил уверенность в том, что организации ДОСААФ и руководящие органы Общества совместно с комсомольскими, профсоюзными и физкультурными организациями по-большому возьмутся за решительное улучшение спортивной работы и под руководством партийных организаций добьются дальнейшего роста массовости и мастерства спортсменов по техничным видам спорта.

ПЕРСПЕКТИВА БЛАЖАЙШИХ ДЕТ

По материалам Всесоюзной
конференции мотоцикловладельцев

Успехи отечественного мотоцикловладельчества, особенно за последнее время, очевидны. И лучшее тому доказательство — первое место в мире, которое занимает Советский Союз по выпуску мотоциклов.

Но не только в количественном росте выражаются эти успехи. За последние время на заводах созданы модели вполне современных мотоциклов («Ковровец-175», К-750, «ИЖ-Юпитер»), новых мотороллеров, мопедов. Золотой медали Международной мотоциклетной федерации (ФИМ) удостоен Ижевский завод за конструкции спортивных машин, выдержавших суровые испытания шестидневных мотоциклетных соревнований в Чехословакии.

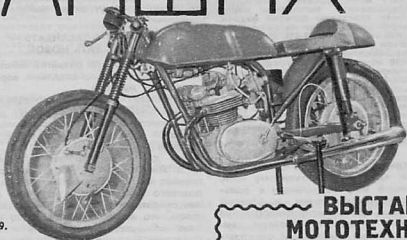
И все же работа мотоцикловладельцев еще не соответствует растущим запросам потребителей. Об этом говорят многочисленные письма, поступающие в адреса предприятий от владельцев машин, претензии мотороллеристов, наконец критические выступления печати. Смысл этих упреков можно выразить коротко: «Отстаёте, товарищи!».

Нельзя не признать справедливости таких замечаний. Ведь в семье советских мотоциклов до сих пор живут еще минский М-1М и ирбитский М-72Н, ведущие свое начало от довоенных иностранных конструкций. Очень медленно внедряются новые модели; некоторые из них морально стареют до того, как попадают в массовое производство.

С ростом благосостояния трудящихся растут их запросы. Одних устраивает легкий и дешёвый мопед, другие предпочитают мотоцикл с коляской, третьи хотят иметь мотороллер, пригодный для езды по сельским дорогам. Требования эти вполне законны, если учесть, что речь идет не о «предметах роскоши», а об удовлетворении потребностей советского человека.

Мотоциклы и мотороллеры прокладывают себе дорогу и в народное хозяйство: в торговле и связи они успешно используются для перевозки мелких грузов, товаров, почты.

Развивающийся мотороллер нуждается в спортивных и гоночных машинах, которые бы выпускались большими серия-



С-259.

ми и не уступали лучшим современным образцам.

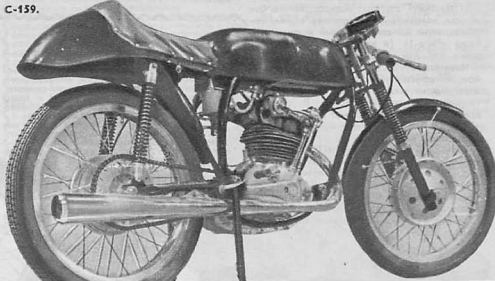
Таким образом, мотоциклы и мотороллеры играют все более заметную роль в жизни советских людей. А это выдвигает новые серьезные задачи перед мотоциклами.

Понятно поэтому, какое большое значение придавалось Всесоюзной конференции работников мотоциклетной промышленности, созванной недавно в Москве, чтобы обсудить мероприятия по повышению технического уровня отечественного мотоцикловладельчества.

РЕШАЮЩЕЕ СЛОВО — ЗА ПОТРЕБИТЕЛЯМИ

Было время, когда при разработке новых моделей мотоциклов конструкторы пытались ориентироваться на образцы с высокой литровой мощностью, экспонированные на международных выставках. Однако эти конструкции не обладали многими качествами, необходимыми для эксплуатации в условиях нашей страны, и от них своевременно отказались.

С-159.



ВЫСТАВКА МОТОТЕХНИКИ

Над чем же работают сейчас предприятия отечественной мотоциклетной промышленности? Что представляют собой новинки мотоцикловладельчества? Об этом обстоятельно рассказали экспонаты выставки «Мотоциклы и мотороллеры», организованной в Политехническом музее в Москве.

На выставке было представлено свыше 200 экспонатов: дорожные и спортивные мотоциклы, гоночные машины, мопеды, мотороллеры, двигатели.

Большой интерес вызвали опытные образцы гоночных мотоциклов, разработанные ЦИЭБ мотоцикловладельчества в сотрудничестве с конструкторами чехословацких заводов «Ява» и «Чезет».

Мотоцикл С-159 класса 125 см³ имеет одноцилиндровый четырехтактный двигатель с двумя распределительными клапанами в головке. Мощность двигателя 19,7 л.с. при 12 000 об/мин. Вес мотоцикла 82 кг, предпологаемая максимальная скорость 160 км/час.

В классе 250 см³ сконструирован мотоцикл С-259, снабженный четырехтактным двухцилиндровым двигателем мощностью 35 л.с. Два распределительных клапана имеют привод от вертикального вала, расположенного позади цилиндров. Диаметр цилиндра 55 мм, ход поршня 32 мм. У каждого цилиндра — две свечи зажигания. Коробка передач — шестиступенчатая. Вес мотоцикла 125 кг, скорость 195 км/час.



ИЖ-500H.

На XXXIV международных многодневных соревнованиях мотоциклисты марки «ИЖ» были удостоены золотой медали. Наибольший успех выпал на долю мотоциклистов ИЖ-240М и ИЖ-57М. Первый из них снабжен двигателем, имеющим объем цилиндра 246 см³ и мощность 16 л. с. при 5000—5500 об/мин, второй представляет собой модернизированный вариант мотоцикла ИЖ-37М с двигателем мощностью 20 л. с. при рабочем объеме 346 см³.

Для шоссе-нольцевых гонок предназначен мотоцикл ИЖ-500H с двухтактным двухцилиндровым двигателем мощностью 37 л. с.

Развитие отечественного мотоцикlostроения идет по собственному пути. Выступивший на конференции с большим докладом начальник и главный конструктор ЦКЭБ мотоцикlostроения В. Рогожин определил основную тенденцию развития конструкций советских мотоциклов. Это, во-первых, стремление обеспечить высокую надежность и износоустойчивость всех узлов при хорошей комфортабельности и, во-вторых, максимальное удовлетворение запросов потребителей.

Именно этими критериями руководствовалась конференция, предложившая внести изменения в типаж мотоциклов на семилетку, который, как известно, был разработан в начале 1958 года.

Исключительно большим спросом пользуются у нас мотоциклы с колясками, но их не хватает. В то же время двадцатидвухцилиндровые мисские и ковровские машины стоят в магазинах, покрываясь пылью, и не находят сбыта. Сомнений нет — в данном случае не учитываются запросы потребителей.

После горячих дебатов участники конференции высказались за резкое увеличение производства мотоциклов с колясками и прекращение выпуска К-125 и М-1М, конструкции которых себя не оправдали. Думается, эту рекомендацию будет приветствовать подавляющее большинство мотоциклистов.

Что же предлагается тем, кто желает иметь легкую, надежную и недорогую машину? На этот вопрос также ответил конференция, которая сочла необходимым начать массовый выпуск модели «Рига-1» (к концу семилетки «ИЖ» его достигнет 200 тыс. штук).

Читателям «За рулем» будет, наверное, интересно узнать и о предполагаемых изменениях в нашем молодом мотороллерном производстве. В скором времени «Вятка» станет мощнее, а «Тула», наконец, будет выпускаться с прицепной коляской.

Июньский Пленум ЦК КПСС обратил внимание на необходимость задержки в создании новых машин. Поэтому участники конференции, принимая рекомендацию о частичном изменении типаж, отметили одновременно сроки начала серийного производства новых моделей (см. таблицу).

Снимается с производства

Тип	В каком году	Станет на производство	В каком году
M-1M	1960	B-902	1960
K-58	1959	«Рига-1»	1961
ИЖ-56	1961	M-101	1961
		«Юпитер»	1961
M-72	1960	«Волга-175»	1960
K-750	1961	ИЖ-Ю	1961
		ИЖ-20	1960
		K-650	1962

Следует подчеркнуть, что до конца семилетки на всех заводах и эти конструкции будут вновь заменены новыми.

НЕ ПРИСПОСАБЛИВАТЬ — СОЗДАВАТЬ НОВОЕ

— Без массового развития мотоцикlostроения нам будет трудно создавать хорошие дорожные машины.

— Выпуск спортивных мотоциклов в значительной мере способствует развитию конструкции дорожных машин и является лучшей проверкой наших конструктивных решений.

Эти две выдержки из выступления т. В. Лапина и А. Модзелевского — главных конструкторов Ижевского и Ковровского заводов — мы приводим здесь как свидетельство того знаменательного факта, что мотоцикл постепенно обретает общественное внимание и материальную базу, которых ему все время не хватало.

Скажем прямо, ни на одной из предшествовавших конференций вопросы развития спортивного мотоцикlostроения не занимали столько места, сколько на этот раз. Несмотря на отдельные успехи, общее состояние конструкций спортивных и гоночных машин по-прежнему вызывает тревогу, о чем убедительно рассказал в своем выступлении начальник Управления военно-технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ СССР Б. Трамм.

По своим техническим параметрам отечественные спортивно-гоночные мотоциклы уступают зарубежным, в частности чешским. И, естественно, что нашим спортсменам трудно добиваться высоких результатов в международных соревнованиях.

По такому важнейшему показателю, как мощность двигателя, спортивные мотоциклы Ирбитского, Ковровского, Минского и других заводов отстают на 15—30 процентов. Примерно такая же картина выявляется при анализе скорости и веса машин. Право же, нашим конструкторам есть над чем призадуматься.

Самый большой раздел экспозиции — дорожные машины.

На выставке был показан опытный образец мотоцикла «Юпитер», снабженного двухцилиндровым двухтактным двигателем с рабочим объемом 346 см³ и мощностью 16 л. с. при 5000 об/мин. Диаметр цилиндра и ход поршня 61,75×58 мм.

Управление четырехступенчатой коробкой передач и многодисковый сцеплением сплюснорвано. Задняя подвеска — маятниковая типа. Емкость топливного бака 15 литров. Мотоцикл расходует 4,5 литра топлива на 100 км и развивает максимальную скорость 115 км/час. Его вес 160 кг. В 1960 году будет выпущена большая опытная партия ИЖ-Ю, а в 1961 году начнется его серийное производство.

Не первый раз обсуждается этот вопрос, но, к сожалению, приходится констатировать, что, как и раньше, заводы стремятся приспособить серийные стандартные образцы для спортивных целей вместо того, чтобы создавать специальные конструкции. Не случайно даже наши лучшие спортивные машины — ижевские — имеют серьезные конструктивные недостатки.

Слов нет, для того чтобы разработать новую конструкцию спортивного мотоцикла, необходимо иметь экспериментальную базу, специальные участки для выпуска мелких серий. Но, помимо всего этого, нужна любовь к мотоцикlostроению, глубокое понимание его значения для развития промышленности. Увы, выступления представителей Ирбитского и Ковровского заводов показали, что там до сих пор смотрят на спорт, как на «забаву», и не прислушались к голосу спортивной общественности.

Нашим конструкторам вполне возможна задача разработать модели, имеющие более высокие показатели по мощности двигателя, скорости, весу, чем зарубежные. Об этом говорит хотя бы факт создания ЦКЭБ (в содружестве с часовщиками гонимых мотоциклов) новых образцов гоночных мотоциклов — С-159 и С-259, которые превосходят многие лучшие иностранные машины.

Участники конференции приняли развернутое решение о подъеме спортивного мотоцикlostроения. Реализация его будет значительным шагом вперед в достижении высоких спортивных результатов.

ПИНГ-ПОНГ ИЛИ МОТОЦИКЛ?

Чтобы своевременно откликаться на требования жизни и осуществлять планы технического прогресса, на заводах нужно иметь хорошо оснащенные конструкторско-экспериментальные службы. Между тем на большинстве предприятий, выпускающих мотоциклы и мотороллеры, конструкторские отделы малочисленны, а надлежащие экспериментальные базы вообще отсутствуют. Конструкторы едва справляются с большой текучей работой, и у них почти не остается времени для серьезного творческого труда над созданием новых перспективных моделей.

Однако самая большая беда — разобщенность в работе конструкторов. На одном заводе обычно почти не знают, над чем трудятся конструкторы другого завода. Неудовлетворительно обстоит дело с унификацией деталей. В настоя-

ИЖ-Ю.



шее время нарушается взаимозаменяемость узлов в однотипных мотоциклах Ирбитского и Киевского заводов. Таковы плоды разобщенности, от которой в конечном итоге страдают тысячи мотоциклистов.

В связи с этим многие выступавшие на конференции высказывали неудовлетворение работой ЦКЭБ. Ведь, по существу, Центральное конструкторско-экспериментальное бюро мотоцикlostроения — единственная организация, которая может координировать и направлять работу всех КБ и конструкторских отделов мотоциклетных заводов. На деле же ЦКЭБ слабо налаживает связь и обмен опытом между предприятиями. И как это ни парадоксально, но в том, что ЦКЭБ не выполняет своих задач, меньше всего можно винить инженеров и конструкторов этой организации.

Дело в том, что ЦКЭБ подчинено Московскому областному совнархозу. А последний вместо того, чтобы направить деятельность ЦКЭБ на удовлетворение запросов мотоциклетной промышленности, загружает его работами по изготовлению никакого отношения к его профилю. Так, на ЦКЭБ возложено изготовление поточной линии по производству шариков для настольного тенниса. В то же время совнархоз из года в год сокращает объем работ по гоночным мотоциклам.

Итак, пинг-понг или мотоциклы? Понятно, что вся деятельность ЦКЭБ, в коллективе которого за несколько лет выросли хорошие специалисты, должна быть посвящена созданию новых моделей мотоциклов, мотороллеров и мопедов. А поточную линию для шариков (это тоже дело важное) может изготовить другая организация.

Но благими пожеланиями здесь не обойтись. Конференция приняла решение «...просить Госкомитет по автоматизации и машиностроению Совета Министров СССР и Госплан СССР пересмотреть вопрос о правах и подчиненности ЦКЭБ, сделав его головной конструкторско-экспериментальной организацией в области мотоцикlostроения». В этом одне из главных предпосылок будущих успехов наших мотоцикlostроителей и спортсменов.

ОБРАЗЦА 1932 ГОДА

Денегаты конференции высказали много горьких слов в адрес предприятий смежных производств. Резину и электрооборудование, многие узлы топливной аппаратуры, цепи и подшипники — все это производит различные специализированные заводы. От них, пожалуй, не меньше, чем от мотовозов, зависит качество мотоциклов и мотороллеров. Как часто из-за устаревшей продукции этих предприятий резко снижаются достоинства машин.

Трудно поверить, что в век электрики саратовский завод изготовляет громоздкие, плохо герметизированные аккумуляторы образца 1932 года. Спидометры Владимирского завода «Автоприбор» имеют необоснованно большие габариты и плохое качество отделки.

В нашей стране самой передовой техники обидно говорить об отсутствии бескамерных покрышек для мотоциклов и специальной жидкости для заливки шин при проколе.

Объемом модернизации на Ирбитском мотовозе является позанаяная на выставке модель М-61. Новый вариант ее — М-62 имеет двухвальную коробку передач с мелкими шлицами. Мотоцикл снабжен шитыми защитными одеждой водителя и пассажиров от пыли и грязи. Массовое производство этого мотоцикла планируется на 1961 год.

Последующая модернизация привнесет в создание модели М-63 с двигателем мощностью 30 л. с. при 4500 об/мин. Рабочий объем цилиндра останется прежним — 649 см³; степень сжатия — составит 6,2.

Посетители выставки увидели на стендах новую машину Ковровского завода «Ковровец-17» и Киевского — М-750, конструкции которых были подробно описаны в журнале «За рулем».

* * *

Коллектив Минского автозавода демонстрировал модель мотоцикла М-101 с двухцилиндровым двухтактным двигателем, имеющим рабочий объем 247 см³. Цилиндры двигателя отлиты из алюминия, а рабочая поверхность покрыта слоем хрома. Диаметр цилиндра

Много нареканий вызывает и отделка мотоциклов. Нужно сказать, что эмали, поступающие на заводы, отличаются весьма низким качеством. Большие претензии предъявляют также мотоцикlostроители и к карбюраторщикам. Обо всем этом весьма подробно сказано в решениях конференции. Хорошо, что на ней присутствовали представители большинства смежных производств. Надо надеяться, они со всей серьезностью отнесутся к критическим замечаниям, так как без технического прогресса на смежных предприятиях невозможно поднять наше мотоцикlostроение.

* * *

Еще не в участии конференции успели довать домой, как было опубликовано постановление Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по увеличению производства, расширению ассортимента и

Значительное место на выставке занимали мотороллеры. В опытной образце «Вятки» — ВП-150В в отличие от выпускаемых ныне мотороллеров двигатель имеет поперечное расположение, а привод на заднее колесо осуществляется не с помощью шестерен, а цепью. Центр качения заднего колеса совмещен с осью вращения ведущей звездочки.

В будущем на этот мотороллер предполагается установить двигатель с рабочим объемом 175 см³. Мощность возрастет до 3 л. с., расход топлива снизится до 3 литров на 100 км. Скорость мотороллера составит 70 км/час, вес 110 кг.

Посетители выставки ознакомились с новыми мотороллерами «Вятки» грузоподъемностью 450 кг. Они выпускаются с узлами и трех модификаций: МП-150 — с крытым фургонем; МГ-150Л — с бортовой платформой; МГ-150С — с

определяющимся цельнометаллическим кузовом. Максимальная скорость их с полной нагрузкой равна 35 км/час, расход топлива составляет 3,5 литра на 100 км.

Мотороллер «Тула-200», показанный на выставке, модернизируется с танким расчетом, чтобы приспособить его для эксплуатации с юпльским.



М-101.

и ход поршня одинаковы — 54 мм. Диаметр со степенью сжатия 7,15 развивает мощность 15 л. с. при 5500 об/мин. Зажигание — от генератора переменного тока.

Многодисковое сцепление установлено на колечном валу. Привод от двигателя к коробе передач осуществляется цилиндрическими шестернями. Сама коробка — четырехступенчатая, одноходовая. Передняя подвеска — рычажного типа, задняя — маятникового.

Весит мотоцикл 125 кг, его максимальная скорость 110 км/час. В будущем году предполагается начать серийное производство этой машины.

улучшению качества товаров культурно-бытового назначения и хозяйственного обихода».

Значительное внимание в нем уделяется тем задачам, которые должны решить мотоцикlostроители. К 1961 году нужно увеличить выпуск мотовелосипедов и мопедов до 200 тысяч штук. При этом необходимо разработать новые типы мотоциклов, мотороллеров и колясок к ним, обеспечить снижение веса, улучшение эксплуатационных данных этих машин и повышение экономичности двигателей.

Указывая партии и правительства, проинициативе заботой о благосостоянии советских людей, воодушевить работников мотоциклетной промышленности, решения, принятые на конференции мотоцикlostроителей, приобретают ныне особое значение, особый смысл, ибо все это выводы, по существу, направленные на выполнение этого постановления.

намечается установить двигатель мощностью 10—12 л. с. с рабочим объемом 250 см³. Привод от колечного вала и коробки передач будет осуществляться цепью.

Грузовая модификация этого мотороллера имеет кузов, выполненный в двух вариантах: с фургонем и с бортовой платформой. Грузоподъемность каждого из них 200 кг. При мощности двигателя 7,5 л. с. они развивают скорость 45 км/час и расходуют 5,5 литра топлива на 100 км.

В центре внимания посетителя был и световый мопед «Рига-1», выпуск которого будет начат в 1961 году (подробно о его конструкции см. на стр. 19).

ст. научный сотрудник
Политехнического музея.

Грузовой мотороллер.



НАС БОЛЬШЕ ТЫСЯЧИ

Сейчас, когда подходит к концу первый этап смотра автомотолюбов ДОСААФ, мне хочется рассказать, какое значение для всей нашей работы имеет подготовка к смотру.

Еще весной, получив условия проведения смотра, собрался совет автомотолюбов. Мы обсудили многие вопросы, понимая, что участие в смотре потребует от каждого из нас нового напряжения сил, совершенствования всех уже зарекомендовавших себя форм оборонно-массовой работы и отыскания новых путей ее улучшения.

Сейчас почти все решения Совета клуба выполнены. Это помогло нам значительно активизировать спортивную работу, улучшить качество подготовки водителей, проводить больше агитационно-массовых мероприятий.

Одной из основных задач клуба является, как известно, подготовка водителей. Некоторое время назад в клубе была организована хозяйственная школа. Она выпускает до 1.200 водителей-профессионалов, шoferов-любителей, автомехаников и мотоциклистов в год. При этом около 35 процентов из них обучается непосредственно на предприятии.

В школе организовано заочное повышение квалификации шoferов. Курсантам-заочникам высылаются лекции, для них проводятся консультации как в самой школе, так и на месте работы. Надо сказать, что эта, на наш взгляд, очень интересная и прогрессивная форма занятий дает отличные результаты. За последние три года более 600 водителей заочно повысили свою квалификацию. Организация заочного обучения помогла нам план подготовки шoferов первого и второго классов значительно перепланировать.

Готовясь к смотру, мы все время имели в виду решения IV съезда Общества о повышении качества обучения. Нам удалось хорошо организовать учебный процесс, подобрать квалифицированных преподавателей, добиться высокой дисциплины на занятиях. Большое внимание совет клуба и его учебно-методическая секция обращали на создание и улучшение материальной базы. Все классы оборудованы наглядными пособиями, сделанными руками курсантов и преподавателей. Среди пособий — двигатели М-20,

Мастер спорта Николай Новохацкий (справа) с группой молодых спортсменов перед выездом на тренировку.



ЗИЛ-120, ГАЗ-51, «Москвич», задний мот ГАЗ-51, рулевые управления ГАЗ-51, ЗИЛ-150, тормозная система М-20, коробки передач ГАЗ-51, ЗИЛ-150 и т. д. Пособия сделаны разрезными.

В учебной работе мы стараемся осуществлять индивидуальный подход к каждому курсанту. Для отстающих организуются дополнительные занятия и консультации. Все это привело к тому, что за последние годы у нас не был отчислен ни один курсант, в школе не было ни одной аварии. Средний балл успеваемости курсантов в этом году — 4, посещаемость — 98 процентов.

Большую роль в организации четкой работы сыграло также и хорошее состояние техники, достигнутое благодаря современному обслуживанию учебных машин и мотоциклов по графику и грамотной их эксплуатации.

Большую роль подготовки к смотру заметно оживилась и спортивная работа. Надо сказать, что наш автомотолюб имеет неплохие спортивные традиции. Гонщики клуба не раз защищали спортивную честь харьковских дoсаафов на крупных соревнованиях в нашей стране и за рубежом.

В этом году в нашей мотосекции занимается около 100 человек. Под руководством опытных тренеров молодые гонщики прежде всего изучают машину, учатся готовить ее к соревнованиям. В распоряжении секции 40 спортивных мотоциклов. Совместно с механиками мастерской спортсмены перерабатывают серийные машины, облегчают их, форсируют двигатели и т. п.

Для того чтобы улучшить спортивные показатели, мы проанализировали работу каждого гонщика, выявляли типичные недостатки. На занятиях тренеры стараются выработать у спортсменов автоматизм в управлении машинами, твердые навыки в преодолении различных препятствий на кроссовых дистанциях, умение эффективно использовать все средства. Большое внимание обращается также на общую физическую подготовку спортсменов.

Секция мотоспорта под руководством А. Твердохлебова подготовила в этом году три мастера спорта, четыре первоуровневых, двенадцать гонщиков 2-го и сортов воемь. — 3-го разряда. За последний год в клубе подготовлено 4 тренера по автоспорту и около 15 судей, из них трое — республиканской категории.

Готовясь к смотру, наши спортсмены добились в этом году определенных успехов. Мастер спорта В. Кепский занял первое место на международных соревнованиях в г. Риге. Мастер спорта Н. Новохацкий участвовал в международных мотогонках (Германия, Чехословакия) в составе сборной команды СССР. Сборная команда клуба принимала участие во всеюзыных и республиканских соревнованиях.

В нашем клубе уделяется большое внимание привлечению к спортивной работе владельцев собственных автомобилей и мотоциклов. В двух ралли, которые проводились в этом году, участво-

вало 160 автолюбителей. В соревнованиях по мотоспорту выступили более 300 человек на собственных мотоциклах. Большую помощь в организации и проведении этих соревнований оказали сотрудники ГАИ. Они помогли нам связаться с владельцами мотоциклов, обеспечили порядок во время состязаний.

Говоря о спортивных успехах, нельзя не отметить большую работу совета клуба. Он собирается один раз в месяц. На заседаниях утверждаются план спортивной работы, состав команд, заслушиваются отчеты о соревнованиях, рассматриваются вопросы оказания помощи первичным организациям. Эта помощь заключается в различного рода технических консультациях, подборе литературы и пособий для оборудования учебных классов на предприятиях. Члены совета клуба и ведущие спортсмены выезжают в первичные организации для оказания помощи в проведении соревнований. Сейчас мы начали подготовку общественных инструкторов для работы в первичных организациях.

В нашем клубе получил развитие и автомобильный спорт. Секция моделистов насчитывает 40 спортсменов. Среди них такие известные автомоделисты, как чемпион СССР 1959 г. по полуметрам Евгений Лютюв, чемпион СССР 1959 г. в 2-минутной гонке Евгений Ляшенко, Павел Федотов, получивший приз журнала «За рулем», и другие. В этом году секция подготовила 6 мастеров автомобильного спорта. Спортсмены принимали участие в нескольких соревнованиях, в том числе во всеюзыных и республиканских.

Разносторонняя спортивная работа, привлечение столь большого числа учащихся в школу водителей и механиков стали возможны только благодаря развернутой пропаганде автотодела среди населения и членов ДОСААФ.

Ежемесячно в клубе организуются лекции по автотоделу. Для чтения лекций привлекаются научные сотрудники Харьковского автородорного института. Каждую пятницу в клубе проводятся технический кинолекторий. Перед показом кинофильма заслушивается доклад, который затем обсуждается. Таким образом, лекторий перерастает в своего рода постоянную научную конференцию. В клубе устраиваются также выставки, где демонстрируются модели, стенды, рассказывающие о спортивных и технических достижениях. Большим успехом пользуются различные агитационные пробы.

Все это помогает нам пропагандировать цели и задачи ДОСААФ, способствует росту и укреплению организации Общества. Количество членов нашего клуба сейчас достигло тысячи человек. И это конечно не предел. Еще до окончания смотра мы надеемся значительно увеличить количество членов АМК. Это поможет нам намного улучшить работу.

Н. ТАРАНЕНКО,
начальник автомотоклуба ДОСААФ.

Харьков.

МОТОЦИКЛ

ОСК-175

Многие любители мототехники и спортсмены просили меня рассказать об устройстве мотоцикла ОСК-175.

В обычном двухтактном мотоциклетном двигателе картер кривошипа и корбки передач объединены в одном блоке, имеющем разъем по оси цилиндра. Это связано с рядом неудобств, которые появляются всякий раз, когда приходится разбирать двигатель.

В новой конструкции картер кривошипа выполнен отъемным от основного картера силового агрегата. Привод от коленчатого вала к четырехступенчатой коробке передач — шестеренчатый.

При изготовлении двигателя были использованы некоторые стандартные детали серийных мотоциклов, в частности поршень, кольца и шпеление от К-175, механизм переключения передач, валы корбки и часть шестерен с ИЖ-49.

Картер кривошипа в сборе с самим кривошипом, поршнем, цилиндром, гошкой составляют моторный отсек. За счет увеличения или уменьшения диаметра цилиндра или радиуса кривошипа можно получить различные по величине моторные отсеки, а следовательно, и различный рабочий объем цилиндров.

Обе половинки картера кривошипа отлиты из алюминиевого сплава, внутренняя поверхность их оптолирована. В верхней части каждой половинки выфрезеровано продольное окно.

Кривошипный механизм ОСК-175 имеет обычную конструкцию, но диаметр его противовеса уменьшен до 100 мм, что позволило сократить объем картера и повысить давление продувки. Длина шатуна также уменьшена на 20 мм. Подшипник нижней головки шатуна имеет сепаратор. Это улучшает условия работы роликов и повышает надежность узла.

Цилиндр представляет собой толстостенную алюминиевую оребренную рубашку, напрессованную на гильзу из аустенитного чугуна.

Окна цилиндра — открытого типа; выпускной и впускной патрубки отъемные. Продувные окна снабжены специальными крышками. Высота выпускного окна — 19 мм, ширина по хорде — 41 мм. Продувные окна имеют сечение 13×24 мм. Угол между ними сохра-

нен в 120° . Ширина впускного окна — 48 мм, высота — 19 мм. Окна сделаны с большими радиусами скруглений в углах, благодаря чему создаются благоприятные условия для работы колец и уменьшается сопротивление проходу газов.

Головка цилиндра имеет значительно большую поверхность охлаждения, чем головки двигателей обычных спортивных мотоциклов. Низкая температура головки и смещенная сфера камеры сгорания, способствующая лучшему завихрению рабочей смеси, обеспечивают высокую степень сжатия — 9,5—11,5.

Какими же основными преимуществами обладает двигатель такой конструкции? На базе его можно без большого труда создать несколько вариантов с различным рабочим объемом, а именно 75, 100, 125, 175 см³. Сравнительно высокая мощность (например, для класса до 175 см³ — 15 л. с. при степени сжатия 11,5 и 13—14 л. с. при степени сжатия 9,5) позволяет спортсмену участвовать как в шоссейных гонках, так и в кроссе. Наконец такая конструкция дает возможность в процессе подготовки мотоцикла к соревнованиям осуществлять доводку картера, кривошипа и цилиндра без разборки всего двигателя.

Мотоцикл ОСК-175 снабжен стандартным карбюратором К-28Б, воздушный фильтр же имеет необычную конструкцию. Вначале воздух проходит через крупную сетку, на которой задерживаются большие посторонние частицы. Затем он попадает в фильтрующую часть, которая представляет собой несколько слоев промасленной сетки, и наконец, в корпус воздухофильтра, на дне которого находится масло. Корпус имеет наибольший для данной конструкции объем. Благодаря этому при резком открытии ручки газа здесь образуется достаточный запас воздуха, позволяющий быстро увеличить обороты двигателя.

Некоторые особенности имеет и ходовая часть нового мотоцикла. Двигатель устанавливается на раму, которая гораздо прочнее и долговечнее, чем у серийной машины Ковровского завода. Этого удалось добиться благодаря применению новых конструктивных решений. Так, в ней использована укороченная маятниковая полдвеска мотоцикла ИЖ-57 с ходом, уменьшенным до 120 мм, и применено верхнее крепление ее.

На мотоцикле установлены рулевая колонка, руль и выключатель ИЖ-57, но эти детали несколько облегчены. Угол наклона передней вилки составляет 28—29°, что увеличивает маневренность машины и уменьшает ее базу до 1245 мм.

Таким образом, ходовая часть характеризуется сравнительно короткой базой, небольшим ходом задних полдвесок и достаточно высоким клиренсом (235—240 мм). Все это создает устойчивость мотоцикла и позволяет применить наиболее современную технику сзади (на заднем колесе, не сбрасывая руль с подножек).

А. ОЛЕЙНИКОВ.

На обложке этого номера — двукратный чемпион СССР 1959 года по мотоциклам Анатолий Олейников, создатель оригинального мотоцикла ОСК-175. ОСК сокращенно означает «Олейников». Спортивная конструкция. Именно так спортсмен и его товарищи по команде называют новую машину.

Две золотые медали чемпиона СССР — достойная награда спортсмена за творческий труд и настойчивость.



Рис. 1. Моторный отсек двигателя (вид слева).

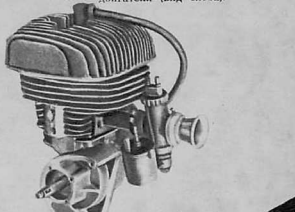


Рис. 2. Коробка передач (вид справа).



Рис. 3. Воздушный фильтр.



Рис. 4. Кроссовый вариант мотоцикла.



г. Москва



Автомобили для всех



В летнее время автомобиль можно получить в прокат не только на базе гиттеры, выдачи расположены в разных районах Москвы. Фрезеровщик А. Ефимов берет машину на площади Восстания.

Брянская улица, дом 15. Москвичи хорошо знают этот адрес. Около больших ворот надписи: «Автобаза № 12. Выдача автомобилей в прокат». С утра до позднего вечера выезжают из ворот автомобили, за рулем которых сидят люди всех профессий — рабочие, инженеры, ученые, артисты, студенты. Все они отправляются по своим делам на автомобилях, полученных в прокат.

Новая форма обслуживания населения с каждым месяцем приобретает все большую популярность. Ведь в самом деле — куда удобнее иметь возмож-

ность всегда получить в пользование исправный, вымытый, заправленный автомобиль, получить на любое время — от нескольких часов до месяца, чем иметь собственную машину, требующую постоянного ухода, заботы о гараже, ремонтах. Причем в прокатной автобазе за правильной эксплуатацией автомобиля следят опытные специалисты, имеется хорошее ремонтное оборудование.

Как же организована работа прокатной автобазы!

Получить автомобиль может каждый москвич, имеющий удостоверение на



— Хорошо, товарищ Архангельский, к четырнадцати часам автомобиль будет у вашего дома. — Говорит диспетчер автобазы Т. Кругликова.



Автомобиль должен быть в полном порядке. Водитель автобазы Я. Чудинов и механик колес В. Трошков проверяют «Волгу» перед тем, как подать ее абоненту.



— Распширитесь в приеме машины, — говорит Н. Архангельскому шофер Я. Чудинов.



В пути...

В ГОРОДАХ РСФСР

Услугами прокатных автобаз могут воспользоваться жители не только Москвы, но и других городов Советского Союза. С каждым месяцем все больше «Волги» и «Побед» со значками «прокат» на стекле появляется на дорогах страны.

Каковы перспективы развития этого нового вида обслуживания населения в Российской Федерации? Вот что сообщили нашему корреспонденту заместителю министра автомобильного транспорта и шоссеинных дорог РСФСР т. С. Артемьев.

По примеру Москвы весной нынешнего года прокат автомобилей был организован в Ленинграде, Сталинграде, Свердловске и Ростове-на-Дону. Новая форма обслуживания сразу же завоевала большую популярность у самых различных слоев населения. Автолюбители пользуются машинами для поездки по своим делам, на отдых, на рыбалку, в гости.

В 1960 году намечено организовать прокатные автомобильные базы в многих областных центрах и наиболее крупных городах республик. Каждая база первое время будет укомплектована различными автомобилями, главным образом «Москвичами». Пользование малолитражными автомобилями обойдется дешевле, а во многих случаях автолюбителям нет необходимости брать большой автомобиль. К услугам рыболовов и охотников на базах будут автомобили высокой проходимости — ГАЗ-69. В ряде городов новые прокатные базы будут вместе с автомобилем выдавать во временное пользование походную палатку, складную мебель, вместительный багажник, устанавливаемый на крыше автомобиля, надувные лодки, лыжи и т. д.

Если абонент давно не сидел за рулем машины или не имеет достаточного опыта вождения лимузинов новейшей марки, ему на помощь придет опытный инструктор. Он же даст консультацию о движении на трудных участках пути, поможет выбрать наиболее интересный маршрут для путешествия. Для абонентов проката разрабатываются специальные карты туристских маршрутов, готовятся специальные пособия по уходу за машиной и устранению иногда встречающихся простейших неисправностей.

Выдача автомобилей в прокат (без водителя) — новая и очень перспективная форма транспортного обслуживания населения. Сокращение числа ведомственных и персональных легковых автомобилей позволит направить в систему проката дополнительно большое количество машин. Организация новых прокатных автобаз, увеличение количества выдаваемых населению автомобилей, дальнейшее снижение цен на такси и прокат помогут намного повысить удельный вес общественного транспорта в обслуживании советских людей.

Впереди увлекательная лыжная прогулка.



— Сейчас, Игорец, возьмем маму и поедим...
Водитель 2-го автобусного парка К. Булычев получил автомобиль на сутки.



Шоферы Е. Мельников и В. Аношин на прокатном ГАЗ-69 выехали на охоту в Подмосовье.

право управления автомобилем. Правда, прежде, чем ему доверят машину, абонент должен пройти техническим по управлению и техобслуживанию современных автомобилей. Это неудивительно — ведь в прокат выдаются автомобили новейших марок.

Разные люди пользуются прокатными машинами. Одни берут их для служебных поездок, другие хотят совершить далекое путешествие, съездить на охоту, рыбалку, дачу. Кроме автомобилей, в прокатной базе можно получить складную мебель, надувную лодку, лыжи, палатку. В просторном зале, где автолюбители ожидают, пока работники базы готовят автомобиль, висят карты туристских маршрутов; тут можно получить консультацию по уходу и обслуживанию автомобиля, по правилам движения.

В своем выступлении перед жителями Владивостока Н. С. Хрущев сказал: «Легковые автомобили будут использоваться у нас более рационально, чем это делают американцы: у нас будут все более широко развиваться общие таксомоторные парки, из которых люди будут брать машины для необходимых поездок. Зачем человеку показывать голову над тем, где поставить машину, зачем ему возиться с ней. Такой порядок лучше будет удовлетворять запросы людей, отвечать интересам как общества в целом, так и каждого гражданина в отдельности.

Московская база проката автомобилей существует уже несколько лет. Опыт ее работы лучше всего подтверждает справедливость слов Н. С. Хрущева. Только за последние два года количество абонентов, берущих автомобиль в прокат, увеличилось в несколько раз, назного ввоза и парк автомобилей. Он пополнился новыми «Волгами» и вездеходами ГАЗ-69. В ближайшее время количество машин, выдаваемых автолюбителям, увеличится почти в десять раз.

Такси без шофера, как называют москвичи взятый в прокат автомобиль, уже сейчас пользуется большим успехом у жителей столицы.

Вместе с подругами К. Акимовой и М. Мельгуновой она собралась за город.



Фоторепортаж Н. БОБРОВА и Вл. РАЗИНА.



Архитектор И. Марсинина на первый раз берет в прокат автомобиль.



В Горках Ленинских...



А вечером после интересной поездки абонент возвращает «Волгу» прокатной базе.



Челтманы

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

МНОГОДНЕВКА



243.



Вверху (слева направо): Г. КРЮЧЕНКО (125 см³), А. ГЕНЕРАЛОВ (175 см³), И. СЕВСТЬЯНОВ (350 см³).

Внизу: Е. СУББОТИН (500 см³) и А. БЕЛКИН (750 см³).



И. ОЗОЛИНА



А. САВЕЛЬЕВ (класс до 125 см³).

Вверху: Ю. СОКОЛОВ (слева) и Ю. МЕЛЬХОВ (500 см³ с колесными). Внизу: Е. КОСМАТОВ (слева) и И. ХОХЛОВ (750 см³ с колесными).

ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВАЯ ГОНКА



Слева направо: А. ОЛЕЯНИКОВ (175 см³), И. СЕВСТЬЯНОВ (250 см³), Л. ШАДРИН (350 см³), Л. КУБАСОВ (500 см³).

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ



ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВАЯ ГОНКА

Слева направо: Д. БОРИСОВ — гоночный автомобиль класса до 1000 см³; А. ТЕРЕХИН, В. КОЧЕТНОВ — спортивный автомобиль класса до 1500 см³; В. СОРОЧИНСКИЙ, И. СИБУХА — спортивные автомобили до 2500 см³; Б. ДИНЕРШТЕЙН, М. МОТИН — свыше 2500 см³.

СССР

1959 200

ГАРЕВАЯ ДОРОЖКА

Ф. ШАЙНУРОВ.



ИППОДРОМ



Вверху (слева) — Р. БОГДАНОВ (класс до 125 см³), справа — Я. ИКОМЕЛЭЗ (350 см³).
Внизу — Л. ДРОБЯЗКО (750 см³).

КРОСС



Н. ШАРАПОВА и А. САВЕЛЬЕВ (класс до 125 см³).



Слева направо: А. ОЛЕЙНИКОВ (175 см³), Р. РЕШЕТНИК (250 см³), Н. СЕВОСТЬЯНОВ (350 см³), С. КАДУШКИН (500 см³).



Слева направо: В. ПЫЛАЕВ (750 см³), Ю. СОКОЛОВ и Ю. МЕЛЬХОВ (500 см³ с колясками), В. ВОЛЧКЕВИЧ и Е. ГОЛЫНКОВ (750 см³ с колясками).

РАЛЛИ

Слева направо: С. ТЕНИШЕВ, Б. ИОНЕВ (группа автомобилей «Москвич»); В. ПААСИК, У. ААВА (группа автомобилей «Победа»); А. ТЫККЕ, А. СААРМ (группа автомобилей «Волга»).





Пробиваясь сквозь тучи пыли...



А. Дожиков (№ 61) обходит В. Субботина.

БОЛЬШОЙ КРОСС

Упорная борьба шла в классе мотоциклов до 750 см³ с колясками.



Розыгрыш первенства СССР по мотоциклетному кроссу в нынешнем году отличался рядом существенных особенностей. Он привлек в г. Кишиневе небывалое количество участников (больше 40 человек!); трасса кросса впервые была настолько короткой, что легко просматривалась зрителями на всем своем протяжении; старты давались в течение трех дней подряд, причем участники в большинстве классов выступали по два раза — в предварительных заездах и в финале.

Все это, безусловно, заслуживает подробного разбора и тщательного изучения. Но еще более важно, что в Кишиневе разгорелся на этот раз исключительно упорная, поистине напряженная и острая спортивная борьба. Неправильно было бы относить это обстоятельство только к области эмоций; оно имеет, на наш взгляд, огромное практическое значение. Поэтому рассказ о мотокроссе в Кишиневе хочется начать с двух эпизодов, которые особенно ярко освещают смысл и существо всей спортивной работы, проводимой нашим оборонным патристическим Обществом.

О КРАСОТЕ СПОРТИВНОГО ПОДВИГА

Как часто приходится присутствовать на соревнованиях, где все происходит как бы по заранее намеченному и выверенному шаблону — с первого круга определяется лидер, в отдалении за ним следуют претенденты на другие призовые места. Если ничего не случается, то лидер становится победителем, а если случается, то победа легко достается тому, кто шел вторым. Разумеется, победитель и в том и в другом случае достоин похвалы и завоевал победу вполне заслуженно. Но все же мы уходим после такого соревнования несколько разочарованными, боюсь признаться, что было довольно-таки скучно. А иной зритель в следующий раз предпочтет футбол или бадминтон.

Вряд ли можно опасаться, что так поступит хоть один кишиневец из тех, кто был на холмах Рышкановки в воскресенье 13 октября во время финальных заездов на мотоциклах до 175 см³ и до 350 см³! Вероятно, и по сей день там еще вспоминают, как блестяще прошел дистанцию Николай Савостьянов и какой замечательный мотоцикл сделал для себя Анатолий Олейников!

Впрочем, расскажем все по порядку. Прошлогодний чемпион в классе до 175 см³ досафовцев Виктор Адоян хорошо знал, какого грозного соперника он имеет в лице армейца А. Олейникова, выступавшего на мотоцикле своей конструкции. Эта «чудо-машина» отлично зарекомендовала себя в ряде соревнований прошедшего сезона, неизменно приносил гонцику первую места.

Тем не менее Адоян со старта ринулся вперед. Четыре круга прошло в острой схватке, пока преимущество Олейникова не стало очевидным. Но к этому времени обоих лидеров настиг напористый И. Григорьев, и Адоян пришлось, не «переводя дыхания», продолжать борьбу уже за серебряную медаль.

Счастье не улыбнулось Адояну. Из-за кратковременной поломки мотоцикла он проиграл и эту дуэль, а затем его неожиданно обошел новый конкурент — москвин Л. Лешков. Для ряжанского спортсмена начался новый, еще более

трудный этап соревнования; умело маневрируя и попеременно выходя вперед, оба гонщика стремились доказать свое право на бронзовую медаль. Так Виктор Адоян героически сражался против трех противников, которые, как и эстафете, сменяя друг друга, не дали ему ни малейшей передышки в течение всей полторачасовой гонки! И, несмотря на это, несмотря на заминуку на пятом круге и даже падение (на 11-м круге), Виктор Адоян сумел все-таки выйти на третье место. Последний обгон (может быть, сошл в этом состязании) он совершил на несколько десятков метров до финиша!

Не менее интересно развалились события в заезде на мотоциклах до 350 см³. Правда, судьба первого места была здесь решена сразу, поскольку прошлогодний чемпион страны — заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов с самого начала оторвался от всех почти на целый круг и удержал свое высокое звание, придя к финишу первым. Но зато какой калейдоскоп событий прошел перед глазами зрителей, когда шла борьба за последующие призовые места!

Сначала москвич В. Неритов, затем Л. Воронович (Минск), потом А. Дажинков (Ленинград) возглавляли группу лидеров. Армяец Б. Иванов был в это время восемнадцатым, значительно отстав на старте. Когда в борьбу за второе место включился В. Субботин (Ижевский АМК), обошедший А. Дажинкова на полкруга, сзади вспыхнула острая схватка между одеситом Л. Дробляком и Б. Ивановым, который уже успел переместиться на седьмое место. А после того, как Дажинков, обйдя Субботина, сумел вновь возвернуть себе лидирующее положение, бороться за серебряную медаль ему пришлось с... тем же Ивановым. За четыре круга до финиша ленинградец был впереди на 15 секунд, но все же серебряная медаль досталась Б. Иванову, который сумел с восемнадцатого места переместиться на второе. Недурной скачок, если учесть, какая компания «ассов» участвовала в этом заезде.

Несколько лучше «блестит», на наш взгляд, эта серебряная медаль, чем та золотая, которую Борис Иванов получил в прошлом году на первенстве СССР по шоссейно-кольцевой гонке! Ведь тогда он стал победителем только потому, что шедший на полкруга впереди Н. Соколов неожиданно сошел с дистанции. А теперешняя победа явилась подлинным торжеством разумной тактики, совершенной техники, высокого спортивного мастерства.

Мы вовсе не ждем «острых ощущений» и далеки от того, чтобы подходить к спортивному соревнованию с меркой циркового антрепренера. Спорту присущи свои закономерности, и, повторяем, никому в голову не придет поставить под сомнение, например, победу В. Пылаева, который стал лидером после того, как Н. Новохацкий сошел (на 12-м круге) из-за поломки мотоцикла. Но надо было видеть, какой восторг вспыхивал в глазах многочисленных мальчишек и юношей (захвативших, при попустительстве милиции, самые ближние подступы к трассе), когда мимо них пронеслись в борьбе Виктор Адоян и Игорь Григорьев или мялся, стремительно улучшавший свое турнирное положение, Б. Иванов, с каким

глубоким сочувствием и интересом следил более востепененный, взрослый зритель за блестящими тактическими маневрами Андрея Дажинкова или унылой, красивой ездой Е. Косматова и И. Хохлова (которые, кстати, на последнем круге, за несколько сот метров до финиша, были вынуждены сойти с дистанции из-за поломки мотоцикла), чтобы понять, сколь велико значение подлинной красоты подвига в спорте. Эмоциональное воздействие ее на десятки и сотни тысяч зрителей выражается отнюдь не только в бурных аплодисментах и восторженных возгласах, оно обуславливает нередко и важнейшие жизненные решения. И кто знает, сколько будущих Адоянов, Дажинковых и Ивановых «родилось» в этот день в Кишиневе!

ФИНАЛ ЕСТЬ ФИНАЛ!

Но не довольно ли расточать похвалы тем, кто оказался вторым и третьим, оставляя в тени главных героев дня — официальных победителей соревнования? Конечно же, честь и хвала новым чемпионам СССР по мотоспорту — досаафовцам Н. Шарпаевой, Р. Рахметкину, С. Кадзушкину, В. Волчеканчу и Е. Гольникову, армяйцам А. Савельеву, А. Олейникову, Н. Севостьянову, В. Пылаеву, Ю. Соколову и Ю. Мельхову. Их победы внушительны и достигнуты в честной борьбе. Однако хотелось бы, чтобы борьба эта в будущем стала более содержательной и интересной, и поэтому необходимо сказать несколько слов о том, как следует понимать главную особенность прошедшего первенства — его массовость.

Разумеется, большое число участников, среди которых свыше 360 мастеров спорта и паравозразрядников, производят впечатление. Эта цифра ярко свидетельствует об успешном развитии мотоспорта в нашей стране и общем росте спортивного мастерства. Но не следует ли все-таки к финальным соревнованиям

на первенство страны допускать после более тщательного отбора, ограничивая списки стартующих нормативным минимумом? Это наложило бы большую ответственность на всю деятельность автотомотоклубов и физкультурные коллективы, значительно повысив интерес к отборочным соревнованиям. Последние могли бы стать настоящей школой мастеров. В свою очередь это обеспечило бы более ровный состав финалистов в каждом классе, позволило бы провести заключительные соревнования в течение одного дня. А главное, пора уже переходить на принцип чемпионатов при розыгрыше первенства страны, т. е. выявлять победителей в результате нескольких зачетных соревнований. Такая система невозможна при слишком большом количестве участников, но подлинная массовость в развитии спорта вовсе не выражается числом финалистов всесоюзного первенства. Финал есть финал, и в нем должны состязаться только самые лучшие.

ДОСААФОВЦЫ ПОБЕЖДАЮТ ШИРОКИМ ФРОНТОМ

В группе юношей победил представитель Московской области В. Арбеков, вторым был В. Клементьев (Тбилиси) и третьим — ленинградец К. Ознобичев. Все три призера первенства — досаафовцы, и это, конечно, очень приятно. Но одностороннее исход соревнований по группе юношей вызывает тревогу за состояние дел в «Трудовых резервах». Многие ожидали гораздо более ошутимых результатов выступления в этой группе представителей «Трудовых резервов». Они же заняли пятое, тринадцатое и семнадцатое места. Да и в других классах «Трудовые резервы» не блистали успехами.

НА КОРОТКОЙ ТРАССЕ

Победители в классе мотоциклов до 500 см³ с поляками Ю. Соколов и Ю. Мельхов



Подобный же упрек хочется бросить руководителю ДСО «Труда», не выставившего вообще ни одной команды на первенство страны, и ДСО «Буревестник», обе команды которого — московская и Киевская — не появились на ход разыгрыва.

В нынешнем году командное первенство определялось по новому принципу, который себя оправдал. Записав в положении, что соперничать в кроссе будут команды автоматоклубов и заводов (а не сборные команды ведомств и ДСО), организаторы соревнований добились, по крайней мере, двух существенных результатов — расширения географии в списках участников (в конце вехи на первенстве СССР можно было встретить спортсменов из Тюмени и Черновца, Липецка и Баку, Новосибирска и Кемерово!) и выявления слабых мест в работе ряда спортивных организаций.

Так, по новому методу не выдержали проверки не только упомянутые спортивные общества, но и, скажем, республиканский комитет нашего Общества в Украинской ССР, досоафовские команды которой заняли соответственно 13, 16, 23 и 30-е места. Наблюдательно обстоят дело с мотоциклетным спортом, по всей видимости, и в Белорусской ССР, Казахской ССР, некоторых городах Сибири.

А вот грузинских, латвийских и эстонских досоафовцев следует поздравить с большим и заслуженным успехом. Дело не только в том, что команды АМК этих республик заняли соответственно третье, пятое и шестое места в общем розыгрыше. Они показали, что воспитывают в своих коллективах достаточно сильных мастеров, способных постоять в любых соревнованиях за честь ДОСААФ. Грузинские спортсмены, например, не завоевали ни одной золотой или серебряной медали, но все пять гонок своей командой неизменно играли важную роль в тех заездах, которые проводились при их участии. В результате 105 очков и почетное третье место среди 45 стартовавших команд.

Особо следует отметить выдающуюся победу Ленинградского АМК, который оказался, безусловно, лучшим среди всех автоматоклубов ДОСААФ. Триумфальные заезды С. Кадущина и В. Волчачкина с юлосчанскими Е. Гольниковым, впервые ставшим чемпионом страны, трудно завоевания бронзовая медаль А. Демкина и удачный дебют юниора К. Озюмичева — вот достойный итог хорошо поставленной спортивной работы в этом клубе (тренер Л. Сандлер). И если бы не досадная неудача в финале К. Востряковой, весьма хорошо показавшей себя в отборочных соревнованиях, то ленинградская команда опередила бы даже и команду спортклуба МВО, блиставшую такими ионами, как И. Озюлина, Н. Севостьянов, А. Олейников, В. Пылаев и Б. Иванов; ведь все семь очков отдавая команду-победителю от ленинградцев!

Общий итог первенства СССР, безусловно, положительный для спортсменов нашего Общества. С удивительной «точностью» они поделили с армейцами поровну золотые медали и все тридцать призовых мест. Но если по числу призеров им не удалось завоевать «парламентского большинства», то во всех других отношениях их победа го-

раздо более выразительна. Ведь призеры-армейцы — это в подавляющем большинстве (12 из 15) давно уже известные спортсмены, питомцы лишь одного спортклуба МВО. Другие армейские коллективы выступали весьма посредственно, заняв четырнадцать, девятнадцать и двадцать пятое места. А досоафовцы победили широким фронтом — здесь и ленинградцы, и тбилисцы, и рижане, и яранцы, и таллинцы, и москвичи. Почти все новые чемпионы страны из числа досоафовцев впервые завоевали это высокое звание. Прошлого года же победители-досоафовцы (В. Латвия, В. Аджия) сохранили хорошую спортивную форму, заняв призовые места.

НЕОБХОДИМАЯ СКОРОГОВОРКА

Нельзя умолчать о ряде организационных недочетов, выявившихся в Кишиневе. Слов нет, проведение столь массового спортивного мероприятия — дело нелегкое. Но у нас уже есть некоторый опыт, розыгрыш первенства СССР по кроссу проводится не впервые. Как же можно допускать такие элементарные просчеты, как, скажем, назначение директором соревнований И. Зубова, но имеющего ни судейского звания, ни практических навыков по организации мотоциклетных кроссов?

В результате на первый день соревнований зрители не были обеспечены ни программами, ни списками участников; а когда программы, наконец, появились, то в них можно было найти длинный перечень членов оргкомитета соревнований (отнюдь, не членов судейской коллегии), но ни слова о характеристиках трассы, правилах соревнований и т. д. Несмотря на то, что в числе членов оргкомитета фигурировали начальники управления торговли Г. Кишинева, В. Дамаскин и начальник отдела службы управления милиции В. Хренов, обслуживание зрителей было поставлено плохо, а милиционеры не сумели навести на трассе должного порядка, довольствуясь в основном ролью зрителей.

По непонятным причинам не было проведено и заключительное собрание участников, на котором можно было с большой пользой для дела проанализировать спортивно-технические итоги первенства.

Мы говорим обо всем этом скороговоркой только потому, что главный результат — большой и заслуженный успех спортсменов ДОСААФ — настраивает, разумеется, на иной лад. Но нельзя забывать, что чем явней успех, тем лучше освещает он и темные углы.

Ю. КЛЕМАНОВ.
(Наш спец. корр.)
Фото автора.



3 запустить двигатель в зимних условиях не так трудно, как представляется, но есть некоторые автолюбители. В этой статье рассказывается о наиболее часто применяемых способах пуска холодного двигателя.

Прежде всего необходимо убедиться в надлежащем уровне масла в картере двигателя. При отсутствии антифриза надо приготовить достаточное количество горячей воды. Если горячей воды нет, засыпать ведро с холодной водой, но не заливая ее до пуск двигателя.

Если автомобиль бездействовал более половины суток, следует подкачать топливо в карбюратор с помощью ручного рычага бензонасоса. После подкачки опустите рычаг в крайнее нижнее положение. Закрыв жалюзи радиатора, поставьте рычаг коробки передач в нейтральное положение.

Перед тем как включить зажигание, надо нажать откида pedal сцепления. Для этой цели можно использовать распор-стержень, упирающийся одним концом в площадку педали, а другим — в основание переднего сиденья. При выключении сцепления устраняются потери на поворачивание шестерен коробки передач в застывшей смазке.

После такой подготовки можно приступить к пуску, применяя один или несколько из приведенных ниже способов.

Пуск двигателя с помощью стартера. Некоторые автолюбители ошибочно полагают, что пользование стартером для пуска допустимо лишь летом или при теплом состоянии двигателя. Подобное мнение глубоко ошибочно. Стартер для того и предусмотрен, чтобы безотказно, в любых условиях, в том числе и зимой, обеспечить пуск двигателя. Однако при этом надо соблюдать следующие условия: применять зимнее (маловязкое) масло для двигателя, обеспечить достаточно помпую зарядку Стакера, уделить аккумулятору особое, точное внимание, правильно пуск двигателя, перечисленные в таблице.

Если двигатель не начал работать после ряда попыток, то возникает опасение, что впускная труба заполнена излишним количеством несприрающегося топлива. Для его удаления (продувки) необходимо выключить зажигание, поставить юнок управления воздушной заслонкой карбюратора на место, полностью открыть дроссель карбюратора, выключить сцепление, включить стартер на 2—3 секунды и повторить все операции, не вытывая кнопки управления воздушной заслонкой.

Наименование операции	Модель автомобиля				Примечание
	«Москвич-400»	«Москвич-407»	«Победа М-20	«Волга» М-21	
Вытянуть кнопку воздушной заслонки	полностью	на 1/4 — 10 — 14 хода	полностью	на 1/2 — 3/4 — 2 — 4 хода	
Нажать на педаль дросселя до упора	10 — 15 раз	10 — 15 раз	2 — 5 раз	2 — 5 раз	в зависимости от наружной температуры
Нажать на педаль сцепления до упора	удерживать в выключенном положении на время работы стартера	удерживать в выключенном положении	нажать на 1/4 — 1/2 хода	удерживать в выключенном положении	можно использовать ручного привода
Нажать на педаль дросселя	удерживать в выключенном положении	удерживать в выключенном положении	нажать на 1/4 — 1/2 хода	удерживать в выключенном положении	другие потребители электроэнергии выключить
Включить зажигание	на время работы стартера	на время работы стартера	на время работы стартера	на время работы стартера	
Включить стартер	не более чем на 3 — 5 секунд	не более чем на 3 — 5 секунд	не более чем на 3 — 5 секунд	не более чем на 3 — 5 секунд	

КОГДА НАСТУПАЮТ МОРОЗЫ



ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПУСКА ДВИГАТЕЛЯ

Чрезвычайно важно дисциплинировать себя и строго соблюдать режим включения стартера. Никогда не подавайтесь соблазну прождать время непрерывной работы стартера в надежде на «каос». Чудес в технике не бывает, успех пуска зависит от соблюдения правил и выдержки водителя. Достаточно заряженная аккумуляторная батарея способна обеспечить 15—20 включений стартера, но при длительных (более 3 секунд) включениях стартера возможности батареи резко сокращаются. Перемены между отдельными включениями не должны быть менее 5—10 секунд.

Если батарея все же оказалась разряженной и стартер не в состоянии развить число оборотов, необходимо для пуска двигателя, можно использовать так называемую «буксирую батарею». Для этого используйте аккумулятор от другого автомобиля. Оба автомобиля устанавливаются навстречу друг другу так, чтобы их батареи были как можно ближе. С помощью двух проводов (большого сечения) батарея подвешиваемого автомобиля присоединяется к плюсовой и минусовой клеммам подготовленного к пуску двигателя.

При этом желательно, чтобы двигатель автомобиля, на котором установлена «буксирующая» батарея, работал на средних оборотах, обеспечивающих поступление зарядного тока в батарею. Следует помнить, что в местах присоединения проводов (особенно при недостаточно плотном контакте) выделяется большое количество тепла, и при неосторожности возможны ожоги пальцев.

Преимущества пуска с помощью стартера: простота и быстрота применения, отсутствие необходимости в дополнительном оборудовании и в значительных физических усилиях шофера.

Недостатки: опасность быстрой разрядки аккумуляторной батареи при длительном продолжительном подзарядке стартером. Поэтому если попытки пуска двигателя стартером после 8—10 включений не дали результатов, то следует прекратить бесцельную разрядку аккумуляторной батареи и применить другой способ.

Пуск двигателя с помощью пусковой рукоятки. При этом методе следует аккуратно вставить рукоятку в отверстие и убедиться, что ее выступы полностью вошли в зацепление с зубчатой колесчатого вала. Последовательность операций подготовки к пуску двигателя с помощью рукоятки та же, что и стартером.

Вначале следует поворачивать колесчатый вал при выключенном зажигании вкруговую, не добиваясь особой резкости и быстроты оборотов. После того, как вращение вала стало более легким, можно перейти к пуску. При этом применяется следующий прием: рукоятку из нижнего положения переводят на 10—15° влево и затем резко поворачивают вверх. Если двигатель не пустился, прием повторяют снова. В отдельных

случаях для облегчения пуска двигателя можно одновременно пользоваться рукояткой и стартером.

Преимущества пуска двигателя с помощью пусковой рукоятки: надежность и безотказность действия в любых условиях, даже при частично разряженной аккумуляторной батарее.

Недостатки: необходимость значительного физического усилия, некоторые неудобства при работе одного шофера без помощника.

После начала работы двигателя необходимо немедленно завинтить крышку воздушной заслонки и немедленно проверить давление масла по манометру. Если стрелка манометра не показывает давления, следует остановить двигатель и проверить систему смазки.

В случае, когда система охлаждения не заправлена антифризом, как только двигатель начал работать, постепенно заливают в радиатор воду, приготовленную заранее. Заливать в систему охлаждения категорически воспрещается. Спускные краны радиатора и рубашки охлаждения блока перекрывают только после того, как из них начнет вытекать вода.

Через 5—6 минут после пуска двигатель обычно уже может устойчиво работать на малых оборотах, и кнопка управления воздушной заслонкой полностью ставится на место.

При наличии в картере зимней (маловязкой) смазки и исправном термостате в системе охлаждения полный прогрев двигателя перед началом движения автомобиля не является необходимостью. Достаточно обеспечить устойчивую работу двигателя на малых оборотах и можно трогаться с места, полностью закрыв жалюзи. Дальнейший нагрев произойдет уже при движении автомобиля, причем особого повышения износостойкости двигателя не наблюдается.

Применение пусковых топлив. Обычный автомобильный бензин А-66, на котором работает двигатель большинства автомобилей, не имеет достаточного количества легких пусковых фракций, у него слишком высокая точка кипения, он плохо испаряется. Это — одна из причин, затрудняющая пуск холодного двигателя. Поэтому зимой желательно производить пуск по возможности на более легком сорте бензина (А-72, А3-66) и, как только двигатель начнет работать, можно переводить его на обычное топливо.

Для этой цели применяют специальные бенки с пусковым топливом емкостью 1—2 литра, укрепленные под капотом двигателя и соединенные с бензонасосом или карбюратором через отдельный трубопровод или шланг с краном.

В отдельных случаях для облегчения пуска двигателя можно, сняв воздушный фильтр, залить в карбюратор немного эфира.

Затем надо при выключенном зажигании 2—3 раза провратить колесчатый вал и лишь затем включить зажига-

ние и пустить двигатель обычным способом.

Подогрев двигателя. Одним из эффективных методов, облегчающих пуск двигателя зимой, является нагрев охлаждающей жидкости, масла и основных частей самого двигателя.

Наиболее распространенным является подогрев горячей водой. Самый простой, экономичный по расходу воды и удобным при наличии в системе охлаждения антифриза считается следующий прием: бидон или ведро с горячей водой устанавливается на крыло автомобиля; между ведром и крылом следует положить лист фанеры, картона, резины или другого материала. Резиновый шланг длиной 1—1,5 метра опускается как можно глубже в горячую воду. Когда шланг наполнится водой, его конец плотно зажимается большим пальцем правой руки. После этого, не отнимая пальца, быстро вынимают часть шланга из воды и, сняв палец с конца шланга, направляют струю горячей воды на пусковую трубку двигателя и именно так смешивательной камеры карбюратора. Для улучшения прогрева на этих местах можно разместить кусок материи. Как только вода будет израсходована, немедленно приступают к пуску двигателя.

Несколько более эффективным метод непосредственного пропуса горячей воды через рубашку охлаждения блока. Прежде отдельные специалисты считали, что заправка колоды двигателя кипятком недопустима. Это мнение оказалось ложным, нашло отражение и в некоторых руководствах. В настоящее время неоспоримо доказано, что для наиболее быстрого и эффективного подогрева двигателя водой температура ее должна быть максимально высокой. Опасаться каких-либо повреждений в двигателе нет никаких оснований.

Особенно хорошие результаты дает заливка горячей воды непосредственно в двигатель, как это описано в № 12 журнала «За рулем» за 1958 год.

Залив в горловину радиатора половину ведра, надо проверить, вытекает ли из спускных кранов вода. Если она не вытекает, то следует прекратить заливку и немедленно прочистить каналы кранов проволочкой или полить их горячей водой. Заливать воду нужно до тех пор, пока из кранов не потечет теплая вода. После этого следует закрыть спускные краны и пустить двигатель с помощью стартера или пусковой рукоятки.

Для облегчения пуска масло (летнее) необходимо подогреть. После возвращения в гараж спустить еще теплое масло из картера, а утром, предварительно подогреть его, залить в двигатель. Можно подогреть масло и непосредственно в картере. Для этого под двигатель ставится небольшая туристский примус или паяльная лампа. И необходимо передвигать вдоль картера.

Пуск с помощью буксира. Данный способ относится лишь к условно реко-

АВТОМОТОКЛУБ

Около Таллинской шоссеино-кольцевой трассы недавно выросло новое двухэтажное здание — республиканский автомотоклуб. Опыт его создания при активном участии широких кругов спортивной общественности, а также некоторые особенности планировки и оборудования, на наш взгляд, представляют интерес и для автомотоспортивных других республик.

В Эстонии очень любят спорт. Ежегодно у нас проводится много соревнований теннисистов, легкоатлетов, баскетболистов, пловцов. Но ни одно из них не может сравниться по своей популярности с мотогонками, которые неизменно собирают десятки тысяч зрителей.

Имена наших сильнейших спортсменов-мотоциклистов и автомобилистов хорошо известны не только в республике, но и за ее пределами. Многие из них неоднократно удавались почетного звания чемпионов СССР, входили в число призеров международных соревнований. В минувшем спортивном сезоне, например, гоночки Таллинской команды завоевали первенство страны по ипподромному гонкам, а один из старейших эстонских мотогонщиков — Ян Кююмелз стал чемпионом СССР в этом виде соревнований.

Большого успеха добились эстонские спортсмены и в автомобильных ралли, где они победили в командном зачете. При этом В. Пассик и У. Ава, А. Тышке и А. Саарм завоевали медали чемпионов СССР.

мандованным и может быть применен только при отсутствии пусковой рукоятки, поврежденных выстулах храповика, неисправности стартера, разряженной аккумуляторной батареи. При этом следует вначале провести все необходимые мероприятия по подготовке двигателя к пуску. Лучше всего для буксировки использовать жесткую сцепку (металлическую или деревянную дышло с ушками для крепления по концам) или, если это сделать невозможно, цепь, трос, толстую проволоку, канат длиной не более 6 и не менее 4 метров. Прикреплять сцепку за детали подвески или ведущие шесты нельзя.

Шофер буксирующего автомобиля должен начинать движение обязательно с I передачи на самых малых оборотах до тех пор, пока он не почувствует, что сцепка натянута и буксируемый автомобиль тронется с места. Затем, постепенно увеличивая скорость, без рывков шофер должен быстро включить II передачу и, обеспечив натяжение сцепки, дать продолжительный сигнал о готовности к пуску.

Шофер буксируемого автомобиля перед началом движения должен поставить высшую передачу, включить зажигание и нажать на педаль сцепления. Только после этого он может дать сигнал о готовности к буксировке. Услышав продолжительный сигнал шофера буксирующего автомобиля, он должен плавно отпустить педаль сцепления. Как только двигатель начал работать, следует немедленно выключить сцепление и дать сигнал об остановке.

И. КРУЗЕ,
кандидат технических наук.

А. ТОРФ,
зам. председателя исполкома
Таллинского горсовета

Рост мастерства этих спортсменов был бы невозможен, если бы в республике не провалялась забота о создании необходимой базы для автоспорта и в первую очередь о строительстве спортивных сооружений. Особенно примечателен в этом отношении был 1959 год. Летом сдали в эксплуатацию тартускую кольцевую трассу Пыватуу — Ванамыиза, а к концу сезона гоночки республика получили еще один замечательный подарок — новую кольцевую трассу в Пирита, где можно проводить и мотоциклетные и автомобильные соревнования.

К числу спортивных новостроек относится и здание нашего автомотоклуба. Много любви и труда было вложено в это по-настоящему красивое и удобное спортивное сооружение. Молодой архитектор А. Таллуш старался предусмотреть в проекте все, что необходимо для спортсменов.

Автомотоклуб имеет площадь 1664 кв. метра. В строительный комплекс входят двухэтажный главный корпус с вспомогательными помещениями, блок мастерских и гаражи.

Главный корпус предназначен для клубной работы. На втором этаже его разрабатываются комнаты для тренировок, учебный класс и зал на 200 мест. Кроме того, на первом этаже, имеются помещения для совета, начальника клуба и для библиотеки. Несколько комнат отведено для размещения спортсменов, приезжающих из других городов. Здесь же находится медицинский кабинет, оборудованный различной физиотерапевтической аппаратурой.

Просторные холлы, читальня, помещения для приезжих обставлены изящной мебелью.

В клубе имеется несколько душевых кабин и даже баня с небольшим парным отделением, сделанным по всем правилам банного искусства.

Подвальный этаж главного корпуса отведен под склады для спортивного оборудования и для запасных частей.

Блок мастерских является продолжением главного здания и соединен с ним коридором. Площадь мастерских — 470 кв. метров; здесь находятся комнаты механиков, инструментальный склад, сушилка для обмундирования.

Механическая мастерская рассчитана на установку шести станков: двух токарных, фрезерного, строгального, сверлильного, шлифовального. Кроме того, здесь имеется отсек на пять рабочих мест, оборудованных измерительными приборами для проверки отдельных механизмов мотоцикла.

Кузнечно-сварочная мастерская уже сейчас обеспечивает проведение небольшого ремонта на месте. В будущем в ней предполагается смонтировать электродугу.

Самую большую площадь (126 кв. метров) в блоке мастерских занимает монтажное отделение на 20 рабочих мест.

Во дворе клуба находятся гаражи. Мотогараж рассчитан на стоянку 100 мотоциклов-одиночек или 50 мотоциклов с колясками. Длина гаража 55 метров, ширина — 12 метров. Мотоциклы размещаются здесь в четыре ряда (расстояние между рядами 1 метр 80 сантиметров).

Второй, маленький гараж предназначен для автомобилей.

Таков в общих чертах наш новый клуб.

Снаружи и внутри здание выглядит нарядно: широкая веранда, с которой можно наблюдать шоссеино-кольцевые гонки по новой трассе, красивый забор на бетонных столбах, парковые дорожки, деревья разных пород — все это дополняет общий ансамбль.

Но в строительстве автомотоклуба еще не все завершено. Нужно соорудить хранилище для горюче-смазочных материалов, поставить автоматические бензоколонок. В ближайших планах — организовать озеленение всего участка, разбить на нем волейбольные площадки, сделать теннисные корты. Эти работы будут завершены к началу нового спортивного сезона.

Рассказ о нашем автомотоклубе будет неполным, если умолчать о том, как осуществлялось его сооружение. Строительство начали спартаковцы, а затем, когда в Эстонии ДСО «Спартак» слилось с обществом «Калев», многолетний клуб перешел к спортсменам профсоюзам. Нужно кратко сказать, что только активное участие общественности позволило значительно быстрее завершить строительство. Все спортсмены и активисты АМК, засучив рукава, взялись за работу. В суботные и воскресные дни, а часто и в будни по вечерам приходили они на площадки, чтобы приблизить день открытия АМК. Душой этой работы был Рихард Лаур — нынешний начальник клуба, чемпион Эстонии по мотоспорту.

Создание новой учебно-спортивной базы всерьез заняло спортивную общественность республики. Число членов клуба превысило 1400 человек. Активизировалась работа мотосекций в городах и рабочих поселках Эстонии. В Вильянди, Тарту, Парну, Ярваканди, Выру чаще стали проводиться соревнования, в ходе которых выявлялись способные гоночки.

В последние дни работы клуба стоит сейчас вопрос об организации юношеской мотосколки. В соответствии с учебной программой каждой воспитанник этой школы за два года должен получить второй спортивный разряд, специальную категорию и квалификацию слесаря-механика.

Чтобы решить главную задачу — добиться мастерства в мотоспорте и повысить мастерство спортсменов, нам нужно еще продолжать строительство спортивных сооружений и значительно пополнить парк мотоциклов. Сейчас разрабатывается проект мотодорога с гаревой дорожкой и трибунами, который будет построен возле нового автомотоклуба. Что же касается новой техники, то здесь мы ждем серьезной помощи ЦК ДОСААФ СССР.

В ПИРИТА



Вверху: пятидесятиметровый гараж для мотоциклов.

Внизу [слева направо]: во дворе клуба в дни больших соревнований; из холла клуба удобно наблюдать за ходом соревнований на трассе; в медицинском кабинете.

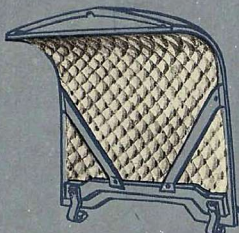
Фото Ю. Клеманова и В. Рудковича.



ПОДГОТОВКА АВТОМОБИЛЯ К РАБОТЕ ЗИМОЙ



3. Утепление аккумуляторной батареи.



4. Утепление капота двигателя.



5. Замена смазки в картине двигателя.



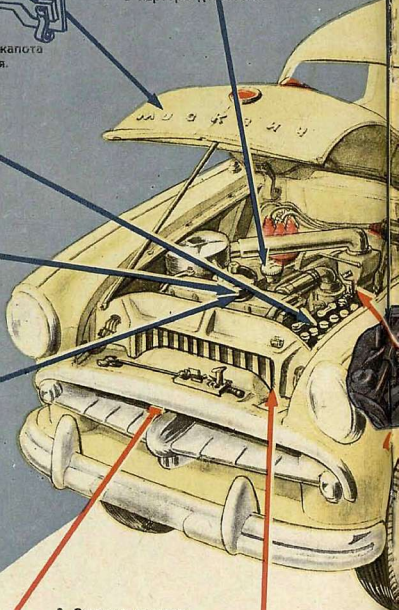
6. Замена в картине перед.



2. Заправка системы охлаждения антифризом.



1. Промывка системы охлаждения.

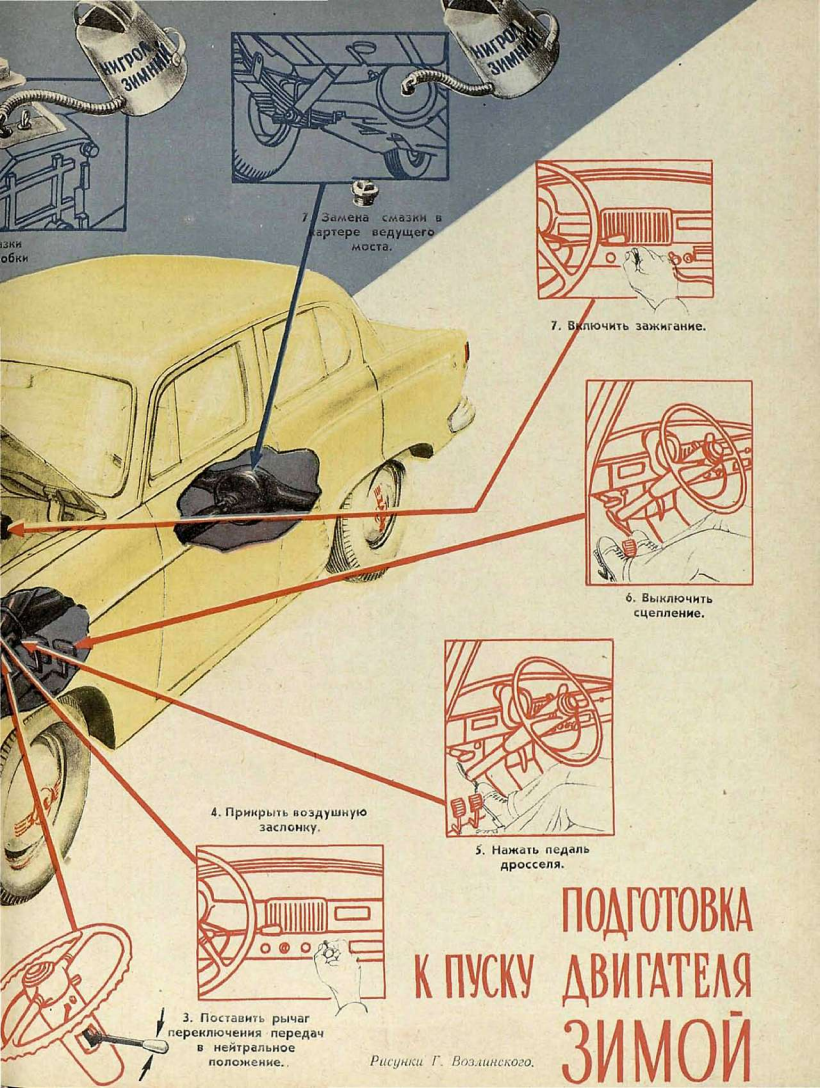


2. Закрывать жалюзи радиатора.



1. Подкачать бензин в карбюратор.

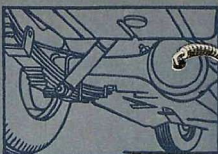




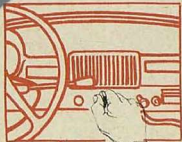
здки
обки

НИТРОЛ
ЗИМНИЙ

НИТРОЛ
ЗИМНИЙ



7. Замена смазки в картере ведущего моста.



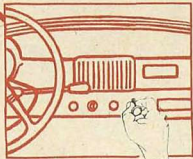
7. Включить зажигание.



6. Выключить сцепление.



5. Нажать педаль дросселя.



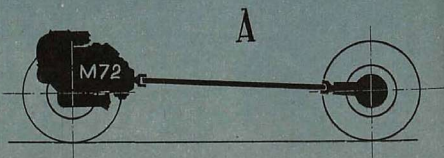
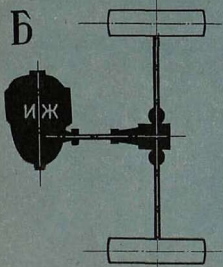
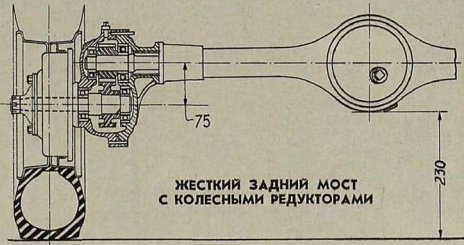
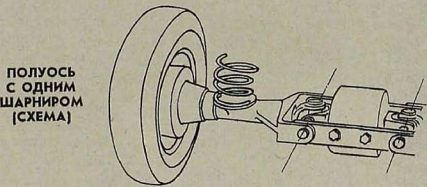
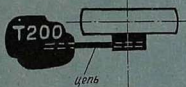
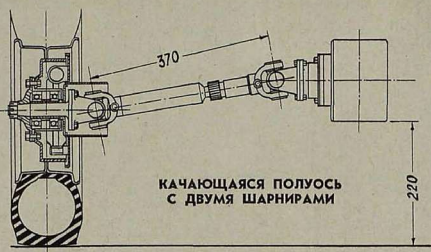
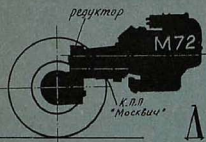
3. Поставить рычаг переключения передач в нейтральное положение.

4. Прикрыть воздушную заслонку.

ПОДГОТОВКА К ПУСКУ ДВИГАТЕЛЯ ЗИМОЙ

Рисунки Г. Возлинекого.

ПЕРЕДАЧА УСИЛИЙ К ВЕДУЩИМ КОЛЕСАМ



ОТ ДВИГАТЕЛЯ К КОЛЕСАМ

Читатели В. М. Бузенин (Советская Армия), О. И. Елисеев (Военная область), Е. И. Ташлишвили (Г. Шлушни) и другие спрашивают: как сконструировать агрегатный силовой привод самодельного автомобиля? Отвечаем на этот вопрос.

Передача усилий от двигателя к колесам самодельного автомобиля может быть осуществлена различными способами. Чаще всего встречаются следующие схемы (см. вкладку):

А — силовой агрегат мотоцикла М-72 расположен спереди, усилия к заднему мосту (или к заднему колесу при трехколесной компоновке) передаются карданным валом;

Б — силовой агрегат мотоцикла М-72 с укороченным карданным валом (или «ИЖ» с продольным расположением двигателя) находится в задней части автомобиля;

В — мотоциклетный силовой агрегат размещен около заднего моста или колеса, передача — цепная;

Г — два силовых агрегата (мотоциклов или мотороллеров) установлены каждый около одного из задних колес;

Д — двигатель М-72 со своей коробкой передач или с коробкой автомобиля «Москвич» заблокирован через редуктор с картером главной передачи.

В последнем случае необходимы «разрезной» задний мост с качающимися полуосями и независимая подвеска задних колес. В остальных случаях возможно применение разных конструкций ведущего моста. Однако «жесткий» мост при малых размерах колес микроавтомобилей ограничивает дорожный просвет и может быть рекомендован, если имеются колесные редукторы.

На современных автомобилях используются, как правило, легкие трубчатые (реже сплошные) открытые карданные валы с двумя шарнирами на игольчатых подшипниках. Для того, чтобы обеспечить равномерность вращения ведомого вала В (рис. 1), нужно выполнить угол α между ведущим А и карданным В валами, равным углу α , между валами Б и В.

Наиболее подходящие трубы для карданных валов — стальные, сварные по ГОСТ-5005 с внутренним диаметром не более 55 мм и толщиной стенки 2—3 мм. Для привариваемых к ним шлицевых наконечников берут сталь твердостью не менее 35 по Роквеллу С.

Чтобы рассчитать карданную передачу, необходимо определить максимальный момент $M_{\text{макс}}$ передаваемого вала. Делают это по формуле:

$$M_{\text{макс}} = M_{\text{дв}} \cdot i_0$$

где $M_{\text{дв}}$ — наибольший крутящий момент двигателя в кг/см;
 i_0 — максимальное передаточное число в коробке передач.

Зная величину $M_{\text{макс}}$, можно подсчитать удельное давление на шлицы и на-

пряжение кручения трубы. Удельное давление определяют по формуле:

$$\sigma = \frac{M_{\text{макс}}}{\frac{(D+d)}{4} \left(\frac{D-d}{2} \right) \cdot l \cdot n}$$

где D — наружный диаметр шлицев вала в см;

d — внутренний диаметр шлицев

в см;

l — длина шлицев в см;

n — число шлицев (= 10).

Напряжение кручения трубы подсчитывают по формуле:

$$\tau = \frac{M_{\text{макс}}}{R \cdot S}$$

(τ — не более 1250 кг/см²),

где S — толщина стенки в мм;

K — коэффициент, который для трубы ϕ 25 мм равен 1,4; для трубы ϕ 35 мм — 2,3; для трубы ϕ 45 мм — 3,4; для трубы ϕ 55 мм — 5,0.

Шлицевые соединения надо защищать от пыли и грязи чехлами.

Однако даже очень прочный вал может разрушиться, если его так называемое критическое число $n_{\text{кр}}$ превысит возможное наибольшее число оборотов в минуту (при расчетной или действительной максимальной скорости) менее чем на 20 процентов. Должна быть такая зависимость:

$$n_{\text{кр}} = 102250000 \sqrt{\frac{D^2 + d^2}{L^2}} \text{ об/мин,}$$

где D — наружный диаметр трубы;

d — внутренний диаметр;

L — расстояние между серединами карданов (все размеры в мм). Сплошной вал тяжелее трубчатого и имеет меньшее критическое число. Поэтому применять его не рекомендуется.

Карданы следует брать готовые: для двухместного автомобиля — с мотоцикла М-72 или мотоцикла СЗА, для четырехместного — с «Москвича». Прочность приварки трубы к вилке или шлицевому концу проверяют кручением посредством рычага с грузом, причем момент должен в 1,5—2 раза превышать максимальный.

Используя мотоциклетную цепную передачу, желательно поставить ее в условия, близкие к тем, на какие она рассчитана. Если вес автомобиля и передаваемый момент значительно больше по сравнению с мотоциклом, у которого заимствована цепь, то нужно поставить две цепи.

Автомобиль с полным весом более 600 кг согласно «Требованиям ГАИ»

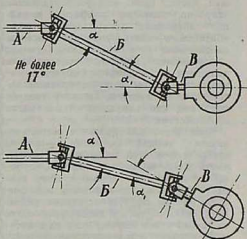


Рис. 1. Схема карданной передачи.

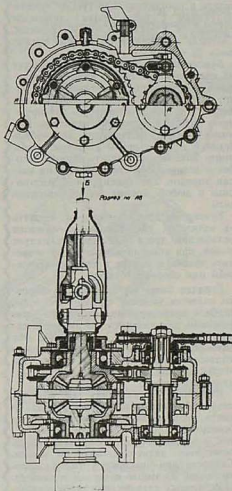


Рис. 2. Главная передача и передача заднего хода мотоцикла СЗА.



НА БУКСИРЕ

Не каждую обнаруженную в пути неисправность можно устранить на месте. Иногда возникает необходимость воспользоваться буксиром. При этом надо обязательно соблюдать определенные правила.

Ожидая буксира в темное время суток на дороге, не забудьте сделать или откатить автомобиль за пределы проезжей части. Если электророботование исправно, включите подфарник и задние габаритные фонари. Зимой надо обязательно слить воду из систем охлаждения.

Необходимо помнить, что правила движения в большинстве областей за пределами населенных пунктов в буксируемом автомобиле пассажирам. Поэтому следует подумать, как отправить их с места происшествия.

Чаще всего вам придется воспользоваться гибкой сцепкой — тросом, цепью и т. п. При этом буксир должен иметь длину не менее четырех и не более шести метров. Ночью к нему следует привязать белые флажки или ленты, чтобы он был отчетливо виден. Буксировка на гибкой сцепке разрешается только в том случае, если ваш автомобиль имеет исправные тормоза, рулевое управление, сигнал, а в темное время — и освещение.

В некоторых областях правила движения запрещают буксировку на гибкой сцепке в гололед, при густом тумане, по улицам с интенсивным движением транспорта, а также по горным дорогам. Скорость буксировки не должна превышать 20 км/час.

Буксировка на гибкой сцепке требует от водителя некоторого навыка. Требуется буксирным автомобилем задвигнуть трос, так как расстояние до буксируемого автомобиля обычно невелико. Поэтому всегда надо вести автомобиль немного левее, с таким расчетом, чтобы иметь возможность видеть дорогу. Особенно осторожным следует быть на улицах городов, где буксирующийся автомобиль в любой момент может затормозить.

Буксир все время необходимо держать «в натяжку», так как после каждого ослабления троса или цепи последует рывок, при котором можно легко повредить крыло, а иногда и сорвать проволочный или оборвать буксир.

Гораздо более удобной для буксировки является жесткая сцепка — толстая труба с приваренными на концах проушинами для крепления. Если нет жесткого буксира и нечем его заменить, оба автомобиля (лучше одноклассные) нужно подвести вплотную друг к другу так, чтобы они касались бамперами, и надежно их связать.

В случае буксировки на жесткой сцепке буксирная машина может не иметь исправных тормозов, сигнала и т. п. и в этом случае необходимо иметь освещение заднего номерного знака. Скорость при буксировке должна быть не выше 30 км/час в горной местности. В остальных случаях она ограничивается лишь максимальными скоростями, разрешенными в данной области, городе, республике.

должен иметь передачу заднего хода. Как известно, в мотоциклетных коробках передаточная последняя нет, и построить ее туда очень трудно. В этом случае (если не применять автомобильную коробку передаточную) рекомендуется снабдить автомобиль реверсом. Один из видов реверса — цепной, применявшийся на мотоцикле СЗА (рис. 2).

Передаточное число реверса должно быть примерно 1,2—1,3 с учетом движения автомобиля на включенной в коробку первой передаче.

Есть различные конструкции ведущих мостов, рассмотрим четыре, которые выполняются, в основном, из готовых деталей.

Один вариант — мост с двухшарнирными качающимися полуосями, применяемый на мотоцикле СЗА, был показан в № 11 журнала. Детали его рассчитаны для автомобиля с двигателем ИЖ-56 и с полным весом (с нагрузкой) около 600 кг.

Другой вариант (для четырехместного автомобиля) представлен на верхнем рисунке в виде А. В нем использованы: коробка дифференциала автомобиля «Москвич-401», главная передача того же автомобиля или мотоцикла М-72 (для установки ведомой шестерни на коробку дифференциала необходима обточка последней), вилки кардана «Москвич», тормозной барабан мотоцикла М-72. Такой мост проверен на автомобиле, имевшем полный вес 940 кг; он показал себя вполне работоспособным. Наблюдается лишь повышенный износ шлицевого соединения полуоси, если оно не закрыто мехлом и не снабжено смазкой. На рисунке виден приваренный к цигу тормоза кожух, к которому крепится качающийся рычаг подвески.

Третий вариант — мост с одношарнирными полуосями (средний рисунок). Он обязательно требует рычагов или кожухов полуосей, ось качения которых проходит через центр кардана. При этом шлицевое соединение на полуоси делать не нужно, но необходима особая точность в изготовлении и сборке деталей. Допустимое напряжение для деталей полуосей — 1500—2000 кг/см².

Четвертый вариант представлен на нижнем рисунке. Это жесткий мост с помощью колесных редукторов. Применение последних позволяет также, если необходимо, изменять общее передаточное число силовой передачи. Колесные редукторы можно использовать для уменьшения углов работы кардана и при качающихся полуосях.

Ступицы ведущих колес должны иметь салники и маслоотражатели, чтобы смазка не попадала на поверхность тормозных барабанов и накладок.

Надежно работающий передний ведущий мост с поворотными колесами вряд ли может быть выполнен в условиях небольшой мастерской.

Наиболее компактная силовая передача достигается при расположении двигателя и коробки передач в блоке с главной передачей. Опыт показывает, что, устанавливая последовательно за двигателем М-72 коробку передач «Москвич-401», можно получить приемлемую длину силового агрегата позади заднего моста даже, если имеется дополнительный редуктор между коробкой и мостом (схема Д на вкладке). Ре-

дуктор необходим для того, чтобы подвешивать двигатель и коробку, увеличить дорожный просвет. Одновременно он используется для изменения общего передаточного числа силовой передачи, а его картер служит вращающим звеном между картерами коробки и главной передачей. Особое внимание следует уделить расположению спирально-конических шестерен. Когда ведущая шестерня находится сзади, ведомая должна быть укреплена на коробке дифференциала справа по ходу автомобиля. Правильное направление вращения ведущей шестерни достигается при двух шестернях в редукторе.

Эта статья является завершающей в серии «Автомобиль — своими руками». Когда перечитываете материалы, видите, что в них описано далеко не все интересное строителя микровоза. Да это и естественно, поскольку в рамках журнальных статей невозможно с исчерпывающей полнотой осветить все вопросы.

Хочется восполнить один, наиболее существенный пробел — кратко рассказать о раме автомобиля.

Продольные брусья рамы (лонжероны) и поперечины выполняют из П-образных, коробчатых профилей или тонкостенных труб. Материал — низкоуглеродистая сталь. Поперечины располагают по возможности в местах приложения нагрузок (крепления подвески, двигателя, коробки передач, запасного колеса, топливного бака). При небольшой длине микровоза достаточно четырех поперечин. Приведем размеры чистейшей рамы (такой: для отеческой профилей — толщина 4—5 мм, высота стенок 70—100 мм, ширина полки 30—40 мм; для закрытых — толщина 3—4 мм, высота 50—70 мм; диаметр труб 50—70 мм.

Поперечины (а также кронштейны двигателя и т. п.) соединяют с лонжеронами сваркой или клепкой (диаметр заклепок 8 мм). Рекомендуется скреплять не только полки, но и стенки деталей. При этом отверстия для заклепок должны быть расположены не ближе чем на 20 мм от края полки и друг от друга. В узлах соединений полезны косынки; их роль с успехом можно выполнять ланель пола, если закрепить последнюю в соответствующих точках на раме. Следует избегать поперечных сварочных швов и пинозергов.

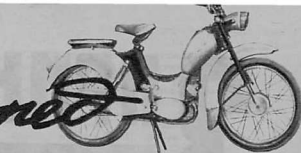
Простая конструкция рамы с одним перегибом была показана в № 9 журнала.

В заключение отметим, что устройство электрооборудования и приборов самодельного автомобиля достаточно подробно изложено в «Требованиях ГАИ», и поэтому нами не рассматриваются. Приборы должны быть использованы готовые, если имеются в продаже в большом выборе.

Мы сделали попытку направить мысли строителей самодельных автомобилей на грамотное практическое решение вопросов конструирования. Обширная переписка с читателями показала, что творческая сторона дела занимает их не меньше, чем перспектива обладания автомобилем. Надеемся, что наши статьи помогут автостроителям в создании оригинальных и работоспособных машин.

Инж. Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ.

Советский мопед



На рижском велозаводе «Саркана звэйгане» («Красная звезда») разработана конструкция отечественного мопеда, серийное производство которого должно быть начато в 1961 году.

Мопед «Рига-1» — это небольшая комфортабельная машина индивидуального пользования. На нем установлен двухтактный однокильный карбюраторный двигатель воздушного охлаждения (рис. 1), работающий на смеси масла с бензином (в пропорции 1:25) и имеющий зажигание от маховичного магдино.

Емкость топливного бака мопеда — 6 литров, что дает возможность совершать длительные поездки без дозаправки в пути. Двигатель снабжен демультипликатором и глушителем, снижающим шум до стандартных норм.

Коробка скоростей встроена в картер двигателя и имеет две передачи. Переключение передач производится педалью левой руки руля.

Коробка скоростей имеет pedalный привод для заводи двигателя и торможения задним тормозом.

Передача крутящего момента на колесо осуществляется цепью. Передаточное отношение 3,07 обеспечивает достаточную скорость на хороших дорогах и высокую проходимость в плохих дорожных условиях.

Рама мопеда имеет трубчатую конструкцию (рис. 2) и состоит из основной, несущей, трубы 1, к которой приварена труба рулевой колонки 2, запорно-автоматическими в нее конусами упорных шарикоподшипников 3. Рама имеет углоупрочнитель 4, который одновременно служит опорой топливного бака, и ограничитель угла поворота передней вилки. Рациональное распределение угла давления в конусах обеспечивает надежную работу рулевой колонки. После испытательного пробега, несмотря на тяжелые дорожные условия, шарикоподшипники не имели дефектов.

С задней стороны к основной трубе приварена штампованная коробка рамы 5, на которой крепится труба вилки заднего колеса, ось задних амортизаторов и кронштейн глушителя. Внутренняя полость коробки используется как инструментальный ящик и закрывается крышечкой 6.

На средней части трубы приваривается передний кронштейн крепления двигателя и его шток, а также ручка для удобства переноса мопеда.

К коробке рамы с задней ее части крепятся болтами грязевой шток заднего колеса и передний кронштейн багажника. Багажник снабжен пружинным прижимом и специальной скобой, предназначенной для удлинения багажника при перевозке груза увеличенных габаритов. Шины имеют размер 23"Х2,25".

На мопеде «Рига-1» установлены тормоза колодонного типа. Тормозной путь при скорости движения 30 км/час, замеренный после 10 000 км испытательного пробега мопедов, составляет для заднего тормоза 8,5 м, для перед-

него — 7 м, а при действии одновременно обоих тормозов — 5 м.

Управление передним тормозом — ручное, рычаг его находится на правой стороне руля. Торможение задним тормозом производится поворотом педалей, как у велосипеда. Тормозные колодки и привод к ним расположены внутри втулки колеса и защищены от попадания пыли и грязи крышкой, что в значительной степени предотвращает их износ.

Комфортбельность мопеда и возможность ездить по любым дорогам во многом зависят от подпрессоривания передних и задних колес. В «Рига-1» передняя вилка телескопического типа (рис. 3), обеспечивающая большой ход колеса и достаточную мягкость подвески. Она состоит из двух телескопов с цилиндрическими винтовыми пружинами 1. Нижние подвижные трубы телескопов 2 перемещаются при подъеме колеса по оси в сменных капроновых втулках 3, запрессованных в верхние трубы 4. Износ капроновых втулок совершенно незначителен. Верхние трубы связаны собой верхним и нижним мостиками. Они могут поворачиваться вокруг оси рулевой колонки на стержне 5 посредством руля, закрепленного на концах пружин труб.

Задняя вилка (рис. 4) — рычажного типа, снабжена двумя пружинными амортизаторами, по одному с каждой стороны. Апатки вилки — трубчатого строения, закрепляются на коробке рамы и качается в капроновых втулках.

Амортизатор задней подвески крепится к вилке и раме на резиновых втулках и состоит из цилиндрической винтовой пружины 1, верхней и нижней головок 2 и 3, стального штока 4, который залив в верхнюю головку и перемещается при сжатии амортизатора по капроновой втулке, запрессованной в основании пружины 5. Верхняя и нижняя головки амортизатора и основание пружины — литые из алюминиевого сплава. Резиновый буфер 6, работающий при максимальном сжатии амортизатора-

ра, предохраняет от жестких ударов при резком подъеме заднего колеса. Верхний и нижний чехлы защищают трущиеся поверхности от попадания пыли и грязи.

Седло мопеда представляет собой подушку из микропористой резины, наклеенную на стальной каркас и подпрессоренную центральной винтовой пружиной. Седло регулируется как по высоте, так и по углу наклона.

Мопед оборудован фарой с двухконтровой лампой для ближнего и дальнего света, спидометром и счетчиком пройденного пути, висомитровым корпусом фары, электрическим звуковым сигналом и задним фонарем.

Испытание опытных образцов мопеда «Рига-1», изготовленных заводом «Саркана звэйгане», показали хорошие результаты. Пройдя за два месяца 10 000 км по дорогам Прибалтики, центральных областей РСФСР, Украины и Белоруссии, по горам Крыма и Кавказа, они остались в удовлетворительном состоянии и пригодны для дальнейшей эксплуатации.

Работники завода надеются, что мопед «Рига-1» найдет широкий спрос среди потребителей.

Л. СОКОЛОВ,
начальник конструкторского отдела завода КБ «Саркана звэйгане».

Рис. 1.

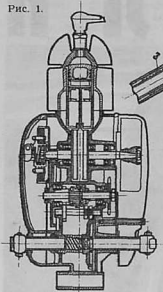


Рис. 2.

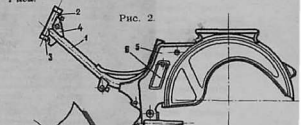
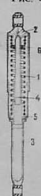


Рис. 3.

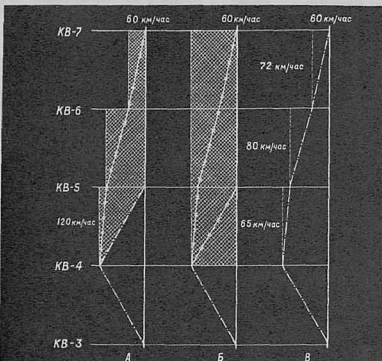
Рис. 4.



ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ МОПЕДА:

- Возв — 1775 мм.
- Минимальный просвет по педалям — 125 мм, по выхлопной трубе — 140 мм.
- Ширина по рулю — 750 мм.
- Максимальная скорость — 40 км/час.
- Сухой вес — 45 кг.
- Рабочий объем цилиндра — 49,8 см³.
- Диаметр цилиндра — 38 мм.
- Ход поршня — 44 мм.
- Степень сжатия — 7,5.
- Максимальная мощность — 1,5 л. с. при 4250 об/мин.
- Расход топлива — 1,5 л/100 км.

3 ПРИНЦИПА



Графики движения при различных вариантах [А, Б, В] проведения ралли.

Сплошные мирные вертикальные линии характеризуют заданный режим движения; тонкие вертикальные линии — движение по смещенному, новому расписанию, обязательному для участника, а пунктирные — по новому расписанию, необязательному.

Наклонные штрихпунктирные линии указывают фактическое движение с отклонением от расписания и заданной скорости: наклоном влево обозначается движение со скоростью, меньшей, чем заданная, что приводит к опозданию; наклоном вправо — движение с повышенной скоростью, что дает возможность полностью или частично ликвидировать опоздание (подогнать расписание); чем круче наклонена линия вправо, тем выше скорость.

Сеткой заштрихован диапазон скорости, при котором участник подвергается пенализации («штрафная зона»).

Линии, перерезанные двойными штрихами, показывают движение, невыгодное в условиях вариантов А и Б, но приемлемое при варианте В.

РАЛЛИ

Вопросы организации и судейства ралли неоднократно освещались на страницах журнала «За рулем». Но рассматривались они главным образом в общих чертах. На наш взгляд, настало время детально обсудить основные положения, характеризующие этот вид автомобильных соревнований, обобщить опыт их проведения в нашей стране и за рубежом.

Сейчас уже четко определились три принципа проведения ралли, три системы соблюдения расписания, определяющие различный характер движения автомобилией.

Основные признаки различных вариантов ралли приведены в таблице.

Варианты	Основной принцип	Система соблюдения расписания	Движение
А	Постоянство расписания	Принудительное	Скоростное
Б	Постоянство скорости	Ограниченное	Равномерное
В	Два расписания	Свободная	Регулярное

Разобраться в особенностях того или иного варианта могут помочь графики движения, соответствующие каждому из трех указанных в таблице принципов.

Вариант А

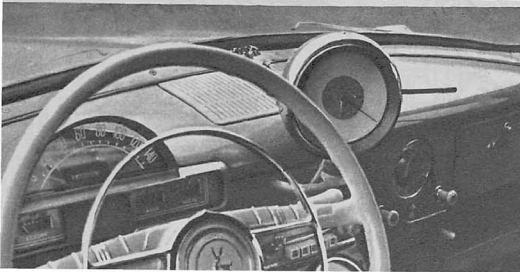
Анализ классификационных признаков удобно начать с этого варианта, как наиболее простого с точки зрения организации и судейства. К тому же он применяется на многих зарубежных соревнованиях, входящих в зачет чемпионата Европы по ралли.

Допустим, что участник соревнования прошел третий пункт контроля времени (KB-3) точно по расписанию, а на пункт KB-4 прибыл с опозданием на 30 минут и за это был штрафован.

Рассматриваемый принцип организации ралли характеризуется тем, что ни при каком отклонении от расписания, и в частности опоздании, астрономическое время, установленное для прибытия на последующие пункты KB, не изменяется. Расписание остается постоянным. Поэтому спортсмену приходится считаться с двумя следующими нежелательными факторами. Во-первых, время допустимого максимального опоздания уменьшилось с 1 часа до 30 минут, что при последующих опозданиях может повлечь за собой исключение из соревнования. Во-вторых, и это главное, участник будет постоянно штрафоваться за опоздание на каждом последующем пункте KB. Следовательно, принцип постоянства расписания вынуждает спортсмена стремиться как можно быстрее «войти в график».

Соблюдение расписания в этом случае становится принудительным, ибо, как показано на графике А, при любой скорости, пока не ликвидировано опоздание, линии движения (перечеркнуты двойными штрихами) проходят в штрафной зоне.

Стремление ликвидировать опоздание в кратчайший срок вынуждает участника развивать чрезмерно высокие скорости, порой не считаясь ни с чем. В результате движение приобретает характер скоростных гонок. А это значит, что ралли по принципу постоянства расписания, стимулирующему движение с большими скоростями, следует проводить только на дорогах, где обеспечена безопасность, причем в них могут участвовать



liness мастера спорта и первоурзрядника.

В нашей стране такой принцип впервые был применен при розыгрыше первенства СССР по ралли в 1959 г. Он же является основой финского ралли «Тысяча озер», в котором в 1958 и 1959 годах принимали участие советские команды. Необходимо отметить, однако, что в этих соревнованиях весьма напряженное движение осложнялось еще тем, что разнообразие дополнительных скоростных состязания (их было 19) проводились за счет времени, отведенного для прохождения дорожных этапов. Поэтому задержки на разбегных при скоростных состязаниях, не нейтрализованные, ралли «Тысяча озер» носили характер интенсивной дорожной гонки по пересеченной местности. Не случайно местные жители называют эти соревнования «Большие гонки Юяскола».

Вариант Б

Условия движения те же, что и в варианте А. Но в связи с опозданием на пункт KB-4 астрономическое время расписания дальнейшего движения «сдвигается» на 30 минут. Так как здесь в отличие от варианта А соблюдение установленной средней скорости движения строго обязательно, «сдвинутое» новое расписание приобретает силу основного, и спортсмен не имеет права отклоняться от него больше, чем это допускается размерами льготы (обычно ≈ 3 минуты).

Такая ограничительная система соблюдения расписания исключает необходимость развивать опасные скорости движения. Больше того, каждая попытка ликвидировать опоздание влетает за собой штраф (см. перечисленные линии в варианте Б, проходящие внутри заштрихованной штрафной зоны).

Благоустройство запрещают погонять опоздание движение по своему характеру должно быть равномерным, без существенных отклонений от средней величины. В ралли, организованных по такому принципу, обеспечивается безопасность движения.

Может показаться, что лишение участника права «наверстывать упущенное» делает соревнования менее интересными. Это ошибочный взгляд: спортивный принцип ралли заключается именно в строгом соблюдении расписания. Ведь, если спортсмен, независимо от того, по какому принципу организовано ралли, заканчивает соревнование без штрафных очков, то в этом и состоит его спортивное достижение. Движение по новому расписанию, смещенному во времени после опоздания, ничего в существе соревнований не меняет.

Равномерность движения автомобилей, т. е. строгое соблюдение принципа постоянства скорости с переменной расписания, наиболее приемлема для начинающих спортсменов, а также в соревнованиях на горных дорогах и в зимнее время.

Принцип постоянства скорости был основным в туристских ралли, проведенных в 1959 году по маршруту Москва — Севастополь — Москва. Эти соревнования, в которых участвовали водители, не имеющие спортивного стажа, оказались для них очень интересными и в то же время не повлекли за собой никаких дорожных происшествий.

Во всеобщих ралли «наезд» для водителей также применялся опи-

санная выше система соблюдения расписания. Развитие замедилось лишь в том, что если возникали опоздания, то они могли постепенно ликвидироваться на каждом этапе в пределах допускаемого льготным временем трехминутного опережения «сдвинутого» расписания.

Принцип постоянства скорости вполне оправдал себя и в Первых зимних ралли (Тарту, февраль 1959 г.).

Вариант В

Исходные условия приняты такие же, как для описанных выше вариантов.

Участнику, прибывшему на пункт KB-4 с опозданием, астрономическое время расписания дальнейшего движения «сдвигается» на время опоздания. Таким образом, ему не угрожает повторный штраф, как это имело бы место в варианте А. Вместе с тем в отличие от варианта Б спортсмен не лишен права ликвидировать опоздание полностью или частично с учетом дорожных и других условий.

На графике В показано, что участник соревнований осмотрительно подошел к решению этой задачи. К пункту KB-5 он вел автомобиль хотя и с «привышенными», но с очень опасной скоростью, лишь на 10 процентов больше заданной. На пункте KB-5 астрономическое время расписания движения ему было вновь «сдвинуто», но уже в сторону приближения к основному расписанию.

Следовательно, новое расписание, зачисляемое спортсмену от повторного штрафа, не является постоянным и обязательным для участника — оно изменяется в соответствии с выбираемым водителем режимом движения.

Свободная система соблюдения расписания позволяет спортсмену прийти к этап между пунктами KB-5 и KB-6 со скоростью 80 км/час, в данных конкретных условиях вполне допустимой. При этом он имеет возможность со скоростью 72 км/час прийти на пункт KB-7 во время, предусмотренное основным расписанием, то есть полностью ликвидировать опоздание.

Так как опоздания могут возникать неоднократно, движение является регулярным, то есть периодически повторяется прибытие на пункты KB точно во время, предусмотренное основным расписанием, при неравномерной скорости на смежных этапах, выбираемой участником по своему усмотрению.

Свободная система соблюдения расписания приемлема во всех ралли, организуемых для спортсменов-разрядников. Однако в сложных дорожных условиях (например, в зимнее время) проведение соревнований по этому принципу следует подходить осторожно. Кроме того, в соревнованиях со свободной системой соблюдения расписания несколько осложнен подсчет штрафных очков. Но все это не может окончательно компрометировать принцип, применяемый во многих зарубежных соревнованиях.

Подводя итоги сказанному, можно так охарактеризовать пенализацию отклонения от расписания движения:

при варианте А участник штрафуются за то, что в кратчайший срок не «вошел» в расписание;

при варианте Б штраф налагается за попытку «войти» в старое расписание;

при варианте В участник освобожден от повторных штрафов за одно и то же отклонение.

С пенализацией тесно связан порядок применения льготы при отклонении от расписания; он должен соответствовать принципу и степени трудности ралли.

Вопрос о пенализации отклонений от расписания движения и о применении льготы на пунктах KB, особенно на секретных пунктах (СКВ), требует подробного специального разбора. Однако некоторые общие положения следует рассмотреть в непосредственной связи с темой данной статьи.

Льготное время при отклонениях от действующего расписания движения действует участником в тех случаях, когда он находится в и подавляющем большинстве зарубежных ралли. Оно колеблется в достаточно широких пределах, но чаще всего составляет 6—10 мин. В отечественных ралли принято предоставлять льготу как при опережении, так и при опоздании против расписания. Это упрощает обработку результатов, но несколько усложняет штрафные расчеты.

Например, во всех ралли, проводимых в скандинавских странах, в том числе в ралли «наезд», не пенализируется 10-минутное опережение расписания, а опоздание, хотя бы на 1 сек., влетает за собой штраф. Это, по существу, то же самое, что и установление льготы по 5 мин. как за опережение, так и за опоздание. Но такой порядок менее удобен для участников. Поэтому они, как правило, составляют для себя условное, штрафное расписание, «сдвинутое» назад на 5 мин., и придерживаются его, чтобы иметь запас льготы. Практически, конечно, выгоднее вести автомобиль с максимальной безопасным опережением, резервуар которого больше времени на опоздания по объективным причинам.

В большей части зарубежных ралли льгота применяется на каждом пункте KB независимо от того, пользовались ли ею на предыдущих пунктах. В отечественных соревнованиях принято право на льготу при опозданиях ставить в зависимости от соблюдения режима движения. В соответствии с той или иной системой соблюдения расписания наиболее приемлемы следующие принципы применения льготы.

В ралли со скоростным характером движения принудительная система соблюдения расписания должна подчеркивать порядок пенализации. Опоздавший участник лишается права на льготу в течение всего времени, пока он идет с опозданием против расписания.

В соревнованиях, проводимых по принципу постоянства скорости, льготное время должно предоставляться на каждом пункте KB, поскольку участник поставлен в жесткие рамки ограничительной системы соблюдения расписания.

При свободной системе соблюдения расписания опоздавшего спортсмена следует временно лишать права на льготу до тех пор, пока он не пройдет хотя бы один этап между смежными пунктами KB со скоростью, заданной или несколько превышающей ее, то есть пока не будет прекращен рост опоздания или не уменьшится его величина.

Думается, что положение, рассмотренное в данной статье, применимо также и для мотоциклетных многодневных и однодневных соревнований на регулярность движения.

Г. СОЛОВЬЕВ

ЗАОЧНОЕ ОБУЧЕНИЕ НЕОБХОДИМО!

Уважаемая редакция!

Я работаю шофером с 1951 года. Все эти годы я живу в Казахстане. По условиям работы я не могу заниматься на курсах по повышению квалификации с отрывом от производства. Я знаю, что в РСФСР и некоторых других республиках создана сеть заочного повышения квалификации шоферов. Вот я и написал в Алма-Ату в Министерство автомобильного транспорта и просил выслать мне условия для поступления на заочные курсы. Но, к сожалению, ответ из Министерства пришел неутешительный: заочного повышения квалификации в Казахстане нет.

В таком же положении находятся и многие мои товарищи.

И. БОЙКО.

Караганда.

От редакции:

Получив письмо тов. Бойко, редакция обратилась к министру автомобильного транспорта Казахской ССР тов. Жукочу и попросила его рассказать читателям о перспективах организации заочного повышения квалификации шоферов в республике. Вместо ответа министра редакция получила отписку от начальника управления кадров министерства тов. Арламенкова. Явно не желая прямо ответить по существу письма редакции, он сообщил: «Заочной подготовки и повышения квалификации шоферов в Казахской ССР нет». Но об этом было известно и так. А ту часть письма, где редакция просила сообщить о том, какие меры принимает Министерство для организации заочного повышения квалификации водителей, тов. Арламенков попросту «не заметил».

Наш корреспондент бывал в Казахстане, и вот что выяснил.

Действительно, вопрос, который поднимает тов. Бойко, волнует многих шоферов. Особенно остро это чувствуют целинники. Здесь живет очень много молодежи. Большинство из них хотят работать лучше, производительнее. По всей республике расширяется соревнование за знание бригад и ударников коммунистического труда. Передовые шоферы берут на себя обязательства по повышению своей квалификации.

К сожалению, сделать это нелегко — учебные организации Министерства автомобильного транспорта, как правило, расположены в областных и в некоторых районных центрах. Если учесть, что целинные районы занимают огромную площадь, что зимой до многих совхозов добраться трудно — расстояния до районного центра порой достигают нескольких сот километров, то становится ясно, как могла бы водителям-целинникам возможность учиться заочно.

Недавно Совет Министров Казахской ССР принял постановление, в котором, в частности, ставится задача: к концу 1960 года половина всех водителей в Казахстане должна иметь квалификацию шофера 1-го и 2-го класса. Ясно, что выполнить эту задачу можно только с помощью широкого заочного обучения. Кстати сказать, вопрос этот не новый. В Казахстане несколько лет тому назад было организовано заочное повышение квалификации шоферов, развернута сеть консультационных пунктов. Сейчас все это забыто — дело оказалось для работников Министерства автотранспорта республики слишком хлопотным. А ведь в последние годы автомобильных парков в Казахстане стало значительно больше, увеличилось и количество шоферов.

Какую же позицию в этом вопросе занимает сейчас Министерство автомобильного транспорта республики?

Вместо того, чтобы всеми силами организовать выполнение постановления Совета Министров республики, тут заняты совсем другой задачей — как бы «сплавить» подготовку и повышение квалификации шоферов какой-нибудь другой организации.

— Наше Министерство — техническое, — заявляет тов. Арламенков. — Нам надо план выполнять! А кадры для нас пусть готовят другие...

Пока идет этот спор, вопрос об организации заочного повышения квалификации шоферов не сдвигается с мертвой точки. Даже специальное решение президиума республиканского комитета профсоюза не покорило позиции руководителей Министерства. А ведь всем ясно, что повышение квалификации шоферов будет способствовать сохранению автомобильного парка, резко снизит количество аварий, поможет лучше использовать технику.

Коммунистическая партия и Советское правительство обращают огромное внимание на развитие заочной подготовки специалистов. По всей стране открываются заочные учебные заведения. И только в Министерстве автомобильного транспорта Казахстана, очевидно, не замечают того нового, что внесла в систему образования жизнь.

Редакция и читатели ждут, что министр тов. Жукоч все-таки сообщит общественности, что же будет предпринято в Казахстане для организации заочного повышения квалификации водителей.

По следам наших выступлений

РЕШЕНИЕ СУДЕЙСКОЙ

В корреспонденции «Финал на ипподроме» (журнал «За рулем» № 10, 1959 год) сообщалось о том, что судейская коллегия первенства СССР по мотосанкам на ипподроме (главный судья Н. Качанов) допустила рубящую ошибку в определении команды-победительницы.

После двухдневной борьбы у команд Киевской и Таллинской зон оказалось равное количество очков. В этом случае преимущество бесспорно следовало отдать коллективу, имеющему больше первых мест. Члены команды Таллинской зоны заняли 1, 4, 6-е места, Киевской зоны — два третьих и 4-е место. Победа таллинцев не вызвала сомнения. Члены же судейской коллегии, ссылаясь на положение, где сказано, что при равенстве очков победа в командном зачете присуждается по числу лучших мест, неправомочно решили отдать предпочтение команде киевлян, несмотря на письменное разъяснение председателя ЦК ДОСААФ. Разъяснение это было принято под названием и. о. председателя Украинского республиканского комитета ДОСААФ т. К. Тимчик.

Члены президиума Всесоюзной коллегии судей по автоспорту, подробно ознакомившись с материалами первенства, единодушно признали неправильным решение судейской коллегии первенства СССР по ипподрому. «Относительно первого места, — указывается в постановлении президиума, — никогда нельзя сказать, что оно хуже какого-либо другого и что оно может быть приравнено к последующим местам. Поэтому во всех случаях для сравнения нужно брать не разное, а одинаковое место — естественно, начиная с первого; при равестве

«ВОТ ОНИ, РЕЗЕРВЫ САМООКУПАЕМОСТИ»

Президиум Ленинградского городского комитета ДОСААФ обсудил статью П. Воротилкина «Вот они, резервы самоокупаемости» (журнал «За рулем» № 9) и отметил, что автор статьи правильно и своевременно поднял вопрос о необходимости дальнейшего развития автоспорта в Ленинграде и упорядочения его финансирования.

Президиум принял постановление, в котором, в частности, говорится, что в целях привлечения дополнительных средств на развитие автоспорта следует считать совершенно необходимым проведение платных соревнований. Пре-

зидиум обязал начальника Ленинградского АМК т. Лермонтова разработать совместно с общественностью план мероприятий по обеспечению самоокупаемости автоспорта в 1960 году. Председателю Ленинградского комитета ДОСААФ т. Тимофееву поручено наметить конкретные меры по дальнейшему развитию массовости автоспорта в городе.

В ближайшее время городской комитет ДОСААФ проведет ряд совещаний спортивной общественности, на которых будут обсуждаться вопросы дальнейшего подъема автоспорта в Ленинграде.

"Комбинаторы"

В № 7 нашего журнала за 1959 год была напечатана корреспонденция О. Устинович и В. Разина о спекуляции и недостатках в организации торговли автомобилями. Вопрос этот волнует многих автолюбителей. Неудивительно, что в редакцию пришло большое количество писем, в которых авторы справедливо возмущаются фактами спекуляции машинами, высказывают свое мнение о том, как лучше организовать торговлю автомобилями и мотоциклами.

Все автолюбители высказывают единодушное мнение: существующий порядок продажи автомобилей открывает пути для спекуляции. Особенно после того, как органы Госавтоинспекции перестали выдавать справки о наличии автомобиля у покупателя. Спекуляторы имеют теперь возможность создавать даже некоторый «фонд» для продажи.

В каждом автомобильном магазине самостоятельно созданы комиссии по наблюдению за очередью. Эти комиссии не отвечают своему назначению, — пишет москвич А. Павловский. — В них немало злоупотреблений, в очереди — много людей уже имеющих автомобили, мужья и жены записываются порознь, чтобы потом иметь возможность производить перепродажу очереди.

Очередь на покупку автомобилей должна вестись в магазине. На этом настаивает большинство автолюбителей.

— У нас нет для этого средств, — обычно отвечают торговые работники.

Но ведь находят же средства так называемые «общест-

венные» комиссии. Почему бы не отдать магазину те самые деньги, которые внесли автолюбители при записи в комиссию? Если комиссия на эти средства может содержать целый штат, то уж во всяком случае их хватит для оплаты одного лишнего сотрудника в магазине. При этом надо подумать и о форме общественного контроля.

Но дело и не только в том, кто будет вестись очередь. Главное заключается в том, чтобы изменить состав очереди. Т. Халабуца из Южно-Сахалинска, Акимов из Орла, Степанов из Ленинграда, Сергеев из Грозного и другие считают, что при записи на очередь необходимо требовать рекомендации общественных организаций по месту работы покупателя. Это закроет пути спекулянтам.

Однако самую широкую поддержку получила мысль о выпуске «Автобязательства», новая форма торговли позволила бы купить автомобили людям, живущим в небольших городах, в совхозах и колхозах, где нет специализированных магазинов.

«Я живу в Крыму, — пишет в редакцию Н. Краченко. — Наша область прикреплена к запорожскому автомагазину. Там очередь на автомобили живая и в большинстве состоит из локвейтов, которые записаны по несколько раз и покупают машины для перепродажи. Почему бы не выпустить «Автобязательства»? Это было бы выгодно и государству и покупателям».

«У меня есть определенные трудовые сбережения, на которые мне хочется приобрести автомобиль, — пишет военнослужащий А. Ожгов. — Я с удовольствием отдам их государству для развития производства. Тогда я буду уверен через год — два у меня будет автомобиль. К такому мнению присоединяются В. Абраменко из Калинин, В. Сомов из Магадана, Я. Витюк из Старокиевского, Е. Капустин из Челябинска и другие».

Многие автолюбители справедливо сетуют на то, что перепродажа автомобилей по цене, намного превышающей его номинальную стоимость, не прекращается. «У лиц, продающих автомобили и мотоциклы по цене, дороже государственной, нужно их конфисковать, а «продавцов» привлекать к ответственности», — пишет в своем письме В. Белоголов из Новосибирской области. «Продажу подержанных автомобилей», предлагает Н. Баранов из Свердловска, — надо производить в тех же магазинах, где продаются и новые автомобили».

Кстати сказать, ограничение свободной продажи автомобилей, а вернее спекуляции, поможет намочить очередь в магазинах. Ведь не секрет, что многие автолюбители, едва купив автомобиль, уже становятся вновь на очередь, чтобы через два-три года продать свой автомобиль по спекулятивной цене и купить новый.

Много, много различных откликов пришло в редакцию после опубликования корреспонденции «Комбинаторы». Как пресечь спекуляцию? Как улучшить организацию торговли? Все это волнует советских граждан. Это и понятно — выпуск автомобилей в нашей стране все время увеличивается. И только Министерства торговли республик и «Союзавторга» при Госплане СССР не желают подумать над изменением порядка продажи автомобилей.

Более того, в своем ответе автолюбителю Т. Кузнецову заместитель начальника Управления организации торговли Министерства торговли РСФСР И. Либман прямо пишет: «Менять существующий порядок продажи автомобилей и мотоциклов с колесной приязно нецелесообразно». К сожалению, лица, непосредственно ведущие вопросы торговли, не нашли верности ответить на критическое выступление журнала. Поэтому неясно: является ли заключение о том, что нынешний порядок торговли автомобилями хорош и незыблем, мнением Министерства или личным соображением Т. Либмана.

Такая неясность не удовлетворяет автолюбителей. Редакция ждет ответа от начальника «Союзавторга» при Госплане СССР Т. Смирнова А. И. и министра торговли РСФСР Д. Павлова Д. В.

«НЕТ, ЭТО НЕ АВТОМОТОКЛУБ»

Под таким заголовком в № 9 журнала «За рулем» была опубликована заметка члена И. Зенца. И. Зенца, председателя Читинского обкома ДОСААФ и актив АМЦ, обсудив корреспонденцию, считает, что в спортивной работе клубы имеют существенные недостатки. Читинский автомобильный клуб мало соревнователен, причем в них принимает участие незначительное количество спортсменов. Крайне мало привлекаются к соревнованиям вла-

дельцы личных мотоциклов. Однако, признан состояние спортивной работы в клубе неудовлетворительным, т. Гладуш не указывает, какие же меры собираются принять руководящие органы для того, чтобы областной автомобильный клуб стал клубом. Это тем более необходимо сделать потому, что читинская организация ДОСААФ была подвергнута на III пленуме ЦК ДОСААФ острой критике за неудовлетворительную организацию спортивной работы.

КОЛЛЕГИИ ОТМЕНЕНО

первых мест — со второго и т. д. Такой метод определения лучших мест является единственно правильным.

Отметка также «непристлительных промах» главной судейской коллегии, выразившейся в отклонении разьянения о порядке определения лучших мест, сделанного представителем ЦК ДОСААФ Т. Чиняевым, президиум Всесоюзной коллегии судей постановил:

«1. Отменить решение главной судейской коллегии по спортивным результатам финальных мотосоревнований на первенство СССР относительно присуждения первого места команде Киевской зоны, как основанное на искусственном методе сравнения разных мест, противоречащем здравому смыслу и судейской практике.

2. Первое командное место присудить команде Таллиннской зоны с перемещением команды Киевской зоны на второе место».

Далее в постановлении говорится: «Довести до сведения ЦК ДОСААФ СССР о неправильных действиях и. о. председателя Украинского республиканского комитета ДОСААФ т. К. Тимчика, выразившихся в неуместном вмешательстве в судейские дела и дискредитировании правильного разьянения представителя ЦК ДОСААФ СССР Т. Чиняева, что способствовало внесению путаницы в обсуждение вопроса о распределении призовых и командных мест и вынесению неправильного решения главной судейской коллегии. Просить ЦК ДОСААФ СССР обратить внимание т. К. Тимчика на недопустимость подобных действий».



АПТЕЧКА для бескамерных шин

Рис. 1



Рис. 2



Рис. 3.



Рис. 4.



Рис. 5.

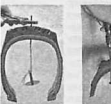


Рис. 6.

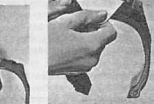


Рис. 7.

Рис. 6.

Научно-исследовательский институт шинной промышленности усовершенствовал технологию «холодного» ремонта проколов бескамерных шин. Такой ремонт производится с помощью новой аптечки РВШ-4 (рис. 1) как в путевых, так и в гаражных условиях. В отличие от старой новая аптечка дает возможность устранить не только прямые, но и криволинейные повреждения диаметром от 3 до 10 мм.

В аптечку РВШ-4 входят: шприц с латексной смазкой к нему, тубик с клеем, дюклетом для выдавливания пасты, калибратор для измерения толщины предмета, проколовшего шину, комбинированный стержень, с помощью которого устанавливается пробка и очищается прокол диаметром 6 мм, комбинированное шило для проколов диаметром 8 мм. Помимо этого, в аптечке имеются: шарошка для зачистки герметизирующего слоя, резновые грибки и пробки трех типоразмеров. Грибками пользуются в том случае, когда в месте прокола образовалась трещина. Пробки применяются при обычных проколах.

Ремонтируя бескамерную шину, вначале отмечают место прокола и удаляют повредивший ее предмет. Затем калибратором (рис. 2) определяют его толщину. Если предмет отсутствует, диаметр отверстия определяют приблизительно. Для этого в отверстие вставляется ступенчатый стержень. Им же (рифленной частью) прочищают прокол. Если диаметр предмета, проколовшего шину, меньше 6 мм, то зачистка не производится.

Сняв со шприца колпачок и напернув насадку, вращением рукоятки вводят пасту в прокол (рис. 3). В зависимости от размера прокола выбирают диаметр

пробки и надевают ее на ступенчатый стержень. При толщине проколовшего предмета от 3 до 5, от 6 до 7, от 8 до 10 мм берут соответственно пробки 7, 9, 13 мм. При помощи стержня пробка вводится в прокол (рис. 4). Ее выступающая часть срезается на 2—3 мм выше поверхности шины (рис. 5).

В случае утечки воздуха при проверке шины на герметичность операцию повторяют, используя пробку большего диаметра.

При ремонте демонтированной шины грибок определяет место и направление прокола, отмечают его мелом. Сняв шину с обода, раздвигают борторасширителем или распорками ее борта и производят зачистку внутренней поверхности вокруг повреждения. Диаметр этого участка должен быть на 3—5 мм больше диаметра шляпки грибка. При толщине проколовшего предмета от 3 до 5, от 6 до 7, от 8 до 9 мм используются соответственно грибки с диаметром ножек 7, 9, 11 мм.

Затем прочищают отверстие и внутреннюю поверхность шины от пыли. Зачищенный участок промазывают клеем и просушивают. Чтобы лучше промазать и пропитать стенки отверстия клеем (рис. 6), шило несколько раз вводят в прокол. Растянутый (тонкий) конец ножки грибка укрепляют в «глазке» шила (рис. 7). Внутренняя поверхность шляпки грибка два раза покрывается клеем и тщательно просушивается. Смазанная клеем ножка грибка с внутренней стороны шины прокашивается через прокол с помощью шила. Если она отсутствует, используется игла с прочной латунной шийкой или мягкой проволока (рис. 8). Когда все перечисленные операции выполнены, следует возможно плотнее прижать шляпку грибка к шине (от центра к краям). Выступающую часть ножки грибка срезают на расстоянии 2—3 мм от поверхности шины.

Новая аптечка будет изготавливаться заводами, выпускающими бескамерные шины.

Инж. С. ЗАЙЦЕВА.
НИИ шинной промышленности.

В последние годы заметен определенный подъем водно-моторного спорта, рост числа людей, занимающихся им. Ныне в нашей стране примерно пять тысяч спортсменов-водномоторников (если в их число включим тех, кто занимается водным туризмом, или, как его еще называют, «идальным спортивным плаванием», эта цифра возрастет до пятнадцати тысяч человек), около сорока из них — мастера спорта, 750 — имеют спортивные разряды. На различных соревнованиях наши спортсмены показывают все более высокие результаты, устанавливают новые всеюзовые рекорды, которые постепенно приближаются к международным достижениям.

Все это позволило осенью нынешнего года созвать в Киеве учредительный пленум Федерации водно-моторного спорта СССР.

Пленум разработал и принял положен-

Заметки делегата

Осенний конгресс ФИАА проходил в Париже и был приурочен к Международной автомобильной выставке. На конгресс съехались делегаты от 39 национальных клубов и ассоциаций.

В начале работы конгресса были избраны руководящие и рабочие органы Федерации, произведен прием в постоянные члены ФИАА ряда автомотоклубов (Новой Гвинеи, Эквадора, Марокко), Автомотобильные клубы Гвинейской республики, Малайи и Цейлона приняты в Федерацию как непостоянные члены.

Плодотворно работали секции Федерации. Спортивная секция утвердила международный календарь на 1960 год, условия проведения мировых и европейских чемпионатов, новые формулы гоночных автомобилей, а также наметила ряд проблем, которые необходимо решить до весеннего конгресса ФИАА.

В международный календарь 1960 года включено больше соревнований, чем в прошлые годы. В общей сложности намечено провести 220 международных соревнований, в том числе во Франции — 48, Англии — 37, Италии — 32, ФРГ — 20, Бельгии — 18, США — 11.

Появились в календаре и соревнования, которые будут проходить в странах народной демократии. С 16 по 22 мая намечено провести ралли «По курортам Чехословакии», а с 16 по 19 сентября — ралли «Польша».

В большом числе соревнований примет участие автомобили формулы «Юниор» и автомобили различных классов типа «большой туризм» («Гранд-туризм»). В десяти международных соревнованиях будут участвовать только автомобили формулы «Юниор». Количество и условия мировых и европейских чемпионатов оставлены без изменений, за исключением правил назначения очков в первенстве Европы по ралли и установления кубков ФИАА для автомобилей типа «Гранд-туризм».

В 1960 году количество очков за занятые места в чемпионате по ралли будет зависеть от числа участников. Очки начисляются только в том случае, если количество автомобилей превышает 50. При участии в соревновании до 99 автомобилей классифицируется 10 первых

ФЕДЕРАЦИЯ

ние о федерации и избрал ее президентом в составе 15 человек. Для связи с комсомолом, профсоюзам и ДОСААФ, уделяющим большое внимание водно-моторному спорту, в состав президиума введены представители ЦК ВЛКСМ, ВЦСПС и ЦК ДОСААФ СССР.

Федерация должна координировать всю работу на местах, разрабатывать основные организационные и методические материалы, всячески содействовать популяризации водно-моторного спорта. Она должна также руководить организацией курсов и семинаров, планировать, подготавливать и проводить всеюзовые и международные соревнования, утверждать материалы о присвоении звания мастера спорта СССР и т. д.

Руководители водно-моторного спорта на местах, спортсмены и тренеры, собравшиеся на пленум, обменялись опытом работы, рассказали о деятель-

НА ОСЕННЕМ КОНГРЕССЕ ФИА

мест, начиная с 10 очко за 1-е место и кончая одним очком за 10-е. При количестве автомобилей от 100 до 149 классифицируются 15 первых мест, начиная с 15 очко и кончая одним, и при количестве автомобилей более 150 классифицируются первые 20 мест, начиная с 20 очко за первое место.

Количество соревнований на перенест-во Европы по ралли будет в 1960 году уменьшено с 16 до 10.

Чтобы в 1961 году провести самостоя-тельный чемпионат мира по автомоби-лям «Гранд-туризма», в 1960 году будут присуждены звание кубков ФИА для автомо-билей этого типа в классах до 500 см³, 700, 1000, 1300, 2000 и свыше 2000 см³.

В первенстве мира по спортивным ав-томобилем, рабочий объем двигателей которых не может превышать 3000 см³, будут принимать участие автомобили «Гранд-туризм» с рабочим объемом двигателей свыше 1000 см³.

В первенстве Европы по горным гон-кам в 1960 году будут принимать уча-стие спортивные автомобили и автомо-били «Гранд-туризм» с рабочим объе-мом двигателя соответственно до 2000 см³ и 3000 см³.

Конгресс утвердил новую формулу I для гоночных автомобилей, которая вступает в действие с 1 января 1961 го-да. Двигатели этих автомобилей, ра-ботающие без наддува на бензине, имею-щиеся в продаже (октановое число 100/130), должны иметь рабочий объем в пределах 1300—1500 см³. Вес авто-мобиля с полной заправкой всех картеров, за исключением топливного бака, принят не менее 500 кг. Приспособление для пуска двигателя (стартер), две не-зависимо действующие системы тормо-зов, открытое сиденье с другой безопас-ности над головой гощика и открытые колеса — другие характерные черты гоночного автомобиля новой формулы.

Большое внимание спортивная секция уделяла вопросам безопасности автомо-бильных соревнований и особенно коль-цевых гонок. Предполагается ввести костюм из негорящего материала, так

как многие гошники погибают при ав-риях от ожогов. Однако такой материал еще не найден, и задачей всех клубов является изыскание «огнестойкого» ко-стюма. Не менее важна проблема — найти огнестойкий и прочный материал для бензиновых баков. Очень важно, чтобы при авариях и столкновениях ав-томобилей бензиновые баки оставались целыми и бензин не мог вытекать из них и создавать пожар.

Спортивная секция рассмотрела та-же вопросы безопасности существую-щих гоночных трасс. Для этой цели со-здана подкомиссия спортивной комис-сии под председательством г-на Норты, которая должна обследовать все суще-ствующие (зарегистрированные) гоноч-ные трассы и дать рекомендации для их улучшения с целью повысить безопас-ность соревнований.

Кроме того, рекомендовано запрети-ть участие одного и того же гошника в двух заездах одного соревнования, а также запретить заправку автомобилей топливом и смазкой во время соревно-ваний.

Секция туризма и движения на доро-гах рассмотрела вопросы дальнейшего развития международного автомобиль-ного туризма, обслуживания туристов и повышения безопасности движения.

Особо отмечено присоединение СССР к международной конвенции о дорож-ном движении, а также к конвенциям о временных лицензиях для туристов и о временном ввозе частных средств пе-редвижения.

Секция одобрила положение о клубе ФИА. Безопасности движения. Этот клуб будет присуждаться тому нацио-нальному клубу, который в течение го-да проведет более значительную ра-боту по повышению в стране безопас-ности движения на дорогах и в населен-ных пунктах. Положение предусматри-вает 3 раздела, по которым оценивает-ся работа клубов:

улучшение содержания дорог в исп-рном состоянии, устранение выбо-ров мест и, в частности, замена асф же-лезобетонных ограждений и надобн на

«безопасные», улучшение разметки до-рог, информация о состоянии дорог (по радио, телевидению и пр.), оказание помощи на дорогах;

организация станций безопасности движения по проверке технического со-стояния автомобилей, улучшение обу-дования автомобилей приборами осуще-щения и сигнализации, борьба с шумом и дымностью;

пропаганда правил движения и мер безопасности, выпуск плакатов, кино-фильмов, создание курсов для взрос-лых, введение обязательного изучения правил в школе, создание постов для помощи полиции.

Для улучшения обслуживания тури-стов секция рекомендовала создать при каждом клубе «бюро путешествий», ко-торое подготовит все необходимые справочные материалы и рассылит их клубам — членам ФИА. В число необ-ходимых документов входят также техни-ко-информационная карта (корнет), в которой помещаются все необходимые сведения по техническому обеспечению зарубежных автомобилей в данной стране (адреса станций обслуживания и ремонтных мастерских, характеристика торговых сортов бензина и масел, распро-страненные размеры шин, стандар-ты деталей электрооборудования, основ-ные отличия в правилах движения от международных и др.). Секция также одобрила предложения подкомиссии по наддуву и маршрутам о ежегодном выпуске корнетов экземпляров (карты раз-мещения экземпляров) и продолжения из-дания туристских маршрутов во всех странах мира.

Л. АФАНАСЬЕВ,
председатель Всесоюзной автомо-бильной секции, член междуна-родной технической комиссии ФИА.

ВНИМАНИЮ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

АВТОМОБИЛЕЙ «МОСКВИЧ-407»

И «МОСКВИЧ-402»

В связи с публикацией статьи о че-тырехступенчатой коробке передач для автомобилей «Москвич» (см. «Экспресс» № 10, 1959 г.) сообщаем, что окончательно принятый заводом вариант крепления коробки и картера сцепления предусматри-вает несколько измененное располо-жение болтов.

Расположение трех болтов остается прежним. Для обеспечения возможности завести четвертый левый нижний болт (по ходу автомобиля) соответствующее ушко фланца коробки удлинено и отвер-стие под болт как в коробке, так и в картере сцепления смещено.

В картере сцепления оставлено и старе-е отверстие под левое нижнее ушко фланца трехступенчатой коробки; таким образом сохраняется возможность заме-ны четырехступенчатой коробки на трех-ступенчатую и наоборот.

Для установки четырехступенчатой ко-робки передач на картерах ранее выпу-щенных двигателей, модели 407 и 402, не-обходимо просверлить отверстие в левом нижнем ушке фланца четырехступенчатой коробки на расстоянии равном 73 мм от вертикальной оси первичного вала. При этом в ушке имеющееся резьбовое отверстие картера сцепления вывинчи-вается шпилькой ушко фланца коробки притягивается гайкой.

При установке четырехступенчатой ко-робки необходимо удалить также левый привод, размещенные на рулевой колонке (вместе с рулевой колонкой и картером руля).

Инж. Б. КУНЬЯВСКИЙ (МЗМА).

СОЗДАНА

ности своих организаций. Им был под-нят ряд злободневных вопросов разви-тия водно-моторного спорта в нашей стране.

Заслуживает внимания предложение о том, чтобы всевозможные первенства проводились не сразу по всем классам судов, а раздельно.

Жаркие споры разгорелись по вопро-су о применении моторов иностранных марок. Большинство пришло к выводу, что эти моторы сыграют положительную роль в росте мастерства наших гошников. Однако, поскольку такие моторы имеются лишь у очень узкого круга ве-домств, это ставит ряд спортовозра-в в привилегированное положение. Завод, который выпускает моторы «Москвич», при помощи ЦКЭБ мототехнической должен освоить производство отече-ственных гоночных моторов. Пока же сле-дует ограничить применение моторов

иностранных марок. Многие высказыва-ли мнение о том, что моторы иностранных марок вперед нужно допускать лишь в соревнованиях на установлении рекор-дов, а все первенства СССР и общества необходимо проводить только на мото-рах отечественного производства.

На пленуме обсуждалось также, по- какому принципу вперед проводить пер-венства СССР. Будут ли там представле-ны команды ведомств, как на чемпиона-ты нынешнего года, или команды рес-публик? Большинство склонилось к то-му, что на первенствах СССР должны быть представлены команды ведомств и отдельных спортивных клубов, где осо-бенно хорошо развит водно-моторный спорт. Многие участники говорили о том, что надо добиваться включения в программу третьей Спартакиады наро-дов СССР соревнований по водно-мо-торному спорту.

Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

АВТОМОБИЛЬ С РОМБООБЛАДЫМ РАСПОЛОЖЕНИЕМ КОЛЕС

В инженерной школе Белградского университета группа конструкторов под руководством профессора М. Несторовича разработала оригинальную конструкцию отечественного югославского автомобиля, имеющего ромбовидное расположение колес, эллипсовидный кузов и ряд других конструктивных особенностей. Построенный опытный образец этого автомобиля рассматривается, как прототип одной из будущих моделей автомобилей, которые должны выпускаться в Югославии.

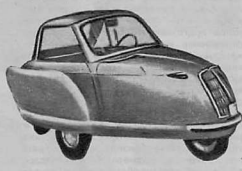


Рис. 1. Югославский автомобиль с трехместным кузовом.

Автомобиль (рис. 1) имеет одно управляемое колесо впереди, одно управляемое колесо сзади и два опорных ведущих колеса посередине. Такое расположение колес весьма способствует созданию

кузова с наиболее эффективными, с точки зрения аэродинамики, формами. Так, при двухместном варианте (рис. 2) удается создать являющийся кузов, приобливающийся по форме (в плане) к идеальной форме эллипса длиной 1,6 м.

Расположенный перед ведущую осью двигатель развивает мощность 14 л. с. Особого внимания заслуживает подвеска автомобиля (рис. 3). Оба продольных колеса (переднее и заднее) управляются трубчатыми балками, соединенными с центральной осью (при помощи золотников) и обладающими осе-

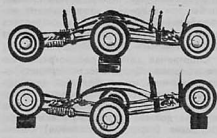


Рис. 3. Подвеска автомобиля.

вой упругостью. Благодаря этому переднее и заднее колеса могут при влезле на неровности дороги перемещаться не только вверх, но также и в горизонтальной плоскости назад. Кузов опирается на несущую платформу, которая соединяется на две продольные листовые ресоры. Эти ресоры соединит продольные переднего и заднего колес. Вес кузова распределяется таким образом равномерно на ресоры всех четырех колес. Четыре телескопических амортизатора обеспечивают взаимное упругое колебаний. Одновременное координированное управление передним и задним колесами способствует повышению маневренности автомобиля; радиус его поворота равен всего 3,5 метра.

Автомобиль весит 395 кг. Он развивает максимальную скорость 90 км/час. В специальной европейской печати отмечается, что описанный конструкторами автомобиль является не первой попыткой подобного рода. Так, в тридцатых годах известный французский конструктор Сабриэ Буаэ сконструировал автомобиль с ромбовидным расположением колес, который, однако, не оправдал надежд, возлагаемых на него. Решающим недостатком такой конструктивной схемы является прежде всего, несомненно, большое расстояние между передним и задним колесами и, в итоге, недостаточную ширину колеи, плохую устойчивость. Нормальная четырехколесная схема расположения колес автомобиля обеспечивает гораздо лучшие их ходовые качества.

В то же время отмечается, что югославская конструкция представляет собой очень интересный объект для дальнейшего практического изучения ромбовидной схемы.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ГАЗОВАЯ ТУРБИНА «ФОРД»

В США закончены испытания нового газотурбинного двигателя, выпущенного концерном Форда для установки на грузовые автомобили, тягачи, тяжелые тракторы, бульдозеры и другие транспортные машины. Результаты испытаний показали, что достигнутые на данном этапе качества турбины позволяют использовать ее также и на легковых автомобилях.

Наиболее существенной особенностью газовой турбины Форда является то, что в ней достигнута топливная экономичность, превосходящая соответствующие параметры обычных бензиновых двигателей на всем диапазоне рабочих режимов двигателя. В известных до сих пор газотурбинных двигателях удавалось добиться прибавления к экономичности карбюраторных двигателей лишь на режиме больших нагрузок; на малых же нагрузках бензиновые двигатели, как правило, исправительно экономичнее газовых турбин. В новом газотурбинном двигателе Форда, как это подтвердили испытания, достигнуто вполне благоприятное протекание кривой топливной экономичности, характерное для современных поршневых двигателей. Более того,

удельный расход топлива новой турбины почти на всех режимах ниже, чем у поршневых поршневого двигателя той же мощности. Так, на номинальном режиме при максимальной мощности 300 л. с. удельный расход топлива равен 154 г/л. с. ч. при нагрузке 50 процентов от номинальной он падает до 218 г/л. с. ч., а при 25-процентной нагрузке возрастает до 268 г/л. с. ч.

Все это позволяет рассматривать создание новой турбины, как важный этап в развитии техники газотурбинных автомобилей.

Газотурбинный двигатель «Форд», модель 704, работает на бензине, керосине и легком дизельном топливе. Его высокая экономичность достигается, обеспечивается применением двухступенчатого сжатия воздуха в центробежных компрессорах.

Конструкция и принцип действия двигателя ясны из рисунка. Компрессор первой ступени 1, колесо которого вращается со скоростью 40-500 об/мин, засасывает воздух, повышая его температуру до 232 градусов. Эта низшая ступень турбины выполняет роль компрес-

«УСИЛИТЕЛЬ» ЗАЖИГАНИЯ

Внимание европейских технических журналов привлекло новое приспособление, улучшающее работу системы зажигания, улучшающее название «усилитель зажигания», устанавливается в центральное гнездо крышки распределителя зажигания или индукционной катушки и соединяется трубой с впускным трубопроводом двигателя.

Действие «усилителя зажигания» основано на создании дополнительного искрового промежутка в момент высвобождения, уменьшающегося в зависимости от разрежения во впускном трубопроводе, т. е. от нагрузки двигателя. Данное устройство это существенно улучшает работу двигателя на малых и средних оборотах, увеличивает срок службы свечей зажигания и впускной трубки батареи и снижает расход топлива (до 10 процентов).

При пуске холодного двигателя и при работе с полностью открытой дроссельной заслонкой дополнительный искровой промежуток отсутствует. Новое приспособление может быть легко установлено на всех легковых и грузовых автомобилях.

ИНДУКЦИОННЫЙ АМПЕРМЕТР

Новый портативный амперметр индукционного типа, выпущен американской фирмой «Ветро-Роджерс». Такой прибор не требует включения в электрическую цепь. Достаточно просто измерить и прямому участку провода, и он покажет величину тока в цепи. Прибор очень удобен для измерения зарядного тока автомобильных генераторов.



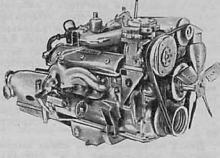
сора наддува. Отсюда воздух проходит через промежуточный охладитель 2, где понижает температуру до 104 градусов. Охладитель представляет собой теплообменник с продуваемым атмосферным воздухом с помощью вентилятора 3, который приводится от вала компрессора, имеющего 18 000 об/мин. Далее воздух повторно сжимается в центробежном компрессоре второй ступени, колесо которого вращается со скоростью 3600 об/мин. Степень повышения давления обеих ступеней компрессора доходит до 16:1. Температура воздуха повышается с 150 до 268 градусов (по другим данным, до 330 градусов — Ред.), а затем, при прохождении через впускной теплообменник 4, возрастает (за счет тепла отработанных газов) до 335 градусов.

Нагретый до такой температуры воздух, попадая в основную камеру сгорания 5, где смешивается с подающимся сюда топливом. Образующиеся в результате сгорания топлива газы, выходя из основной камеры сгорания 5, движутся турбину 4 компрессора второй ступени. Температура газов, достигая при выходе из основной камеры сгорания 525 градусов, снижается до 735, но вскоре вновь повышается до того же уровня. Так как газы поступают во вторую камеру со-

ЕВРОПЕЙСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ «ЭКСТРАКЛАССА»

На фоне повсеместного увлечения микротрансляционными двигателями выдвигается последняя новинка английского автомобилестроения — восьмицилиндровый V-образный 6,2-литровый двигатель «Ролльс-Ройс», являющийся самым мощным среди выпускаемых в Европе двигателей для легковых автомобилей. В то же время он наиболее отличается от притяжек в США по конструкции двигателя большого литража.

Фирма «Ролльс-Ройс» известна своим консерватизмом в автомобильной технике; она вводит конструктивные новшества лишь после тщательного экспериментирования и тщательной эксплуатационной проверки. До перехода на V-образную схему она спроектировала и построила 17 вариантов восьмицилиндрового двигателя рядной конструкции, испытывая их на автомобилях модели «Фантом» (которые обычно имеют шестнадцатилитровый двигатель). Затем было дополнительно построено более 10 вариантов V-образных двигателей. В результате новый восьмицилиндровый V-образный двигатель «Ролльс-Ройс» представляет собой зрелую конструкцию, объединяющую в себе многие конструктивные совершенства. Фактически сама конструкция является образцом критерием успеха тех новшеств, которые понылись в мировой автомобильной технике за последние годы, и, с этой точки зрения, представляет определенный интерес.



Валок цилиндров двигателя выполнен из алюминиевого сплава с высоким содержанием кремния (как известно, на заводах «Ролльс-Ройс», выпускающих авиационные моторы, накоплен богатый опыт в этой области). Стальные гильзы «мокрого» типа.

Пятипоршневой коленчатый вал, изготовленный из хромо-молибденовой стали, подвергается весьма тщательной балансировке (вместе с кривошипно-шатунным механизмом и гидравлическим сцепле-

нием). Балансировка осуществляется путем специальных испытаний коленчатого вала в блоке цилиндров. В результате они называются проточены на картер сцепления, либо подкладываются дополнительные шайбы под болты маховика, либо снимается материал с помощью крутильных колебаний на коленчатом валу. Благодаря такой индивидуальной подгонке вал балансируется абсолютно и исключительно мягкая работа двигателя. Бесшумности работы двигателя несомненно способствует развитый проточены сухой воздушный фильтр (с фильтрующим элементом из водонепроницаемой бумаги) и глушителем шумов всасываемой смеси, соединенный с карбюраторами широким гибким шлангом.

Характерным в этом двигателе является отказ от традиционной для «Ролльс-Ройса» схемы противонаправленных клапанов, когда впускной клапан впускается подвесным, а выпускной — нижним. На двигателе установлена верхняя система распределения с подвесными клапанами большого сечения, гидравлически регулируемые толкатели и центральным кулачковым валом, размещенным между двумя четырехцилиндровыми блоками; в алюминиевых головках блока, после клапанов выполнен из аустенитной стали.

Приготовление смеси обеспечивается двумя горизонтальными карбюраторами, каждый из которых питает два крайних цилиндра одного блока и два средних цилиндра другого блока. Впускной трубопровод подогревается водой системы охлаждения, а карбюраторы оборудованы пусковыми приспособлениями. Такое приспособление состоит из заслонки, расположенной непосредственно за сухим воздушным фильтром и управляемой биметаллическим термостатом, находящимся у колена впускной трубы. По сравнению с прежней системой облегчения пуска двигателя (с регулировкой соответственно температуре воды в системе охлаждения) эта конструкция действует быстрее и надежнее.

Вместо ранее применявшейся гидравлической системы привода заслонки пускателя применяется специальная пневматическая система, снабженная электромеханическим регулятором и не допускающая открытия заслонки под влиянием давления в цилиндрах.

Размеры цилиндров двигателя: диаметр — 111,4 мм, ход поршня — 91,44 мм. Степень сжатия — 8:1. По давней традиции фирма не публикует данные о мощности двигателя. Специалисты считают, что она превышает 300 л. с. при 4000 об/мин. Максимальная скорость движения «Фантом» с новым двигателем достигает 180 км/час.

Компрессора. Вал силовой турбины 7 вращает приводной вал через передаточное устройство. Резервуар сжатого воздуха максимальной мощности двигателя 4 600 оборотов приводного вала в минуту.

Отработавшие газы проходят через выпускной теплообменник 9, где, как уже указывалось, отдают свое тепло воздуху, поступающему из компрессора второй ступени. Затем отработавшие газы отводятся в атмосферу, имея температуру 390—404 градуса, т. е. такую же, как у обычных двигателей.

Двигатель «Форд-704» весит 300 кг. Его максимальная мощность превышает 300 л. с.

- 1 — Компрессор нижней ступени; 2 — промежуточный охладитель; 3 — центробежный вентилятор; 4 — турбина компрессора второй ступени; 5 — основная камера сгорания; 6 — камера сгорания промежуточного подогрева; 7 — вал силовой турбины; 8 — силовая турбина; 9 — выпускной теплообменник.

Новости техники

ЯПОНСКИЙ СПОРТИВНЫЙ МОТОЦИКЛ

Недавно выпущенный в производство спортивный мотоцикл «Ямаха» является самым мощным японским серийным мотоциклом с двигателем класса 250 см³. Двухцилиндровый двигатель этого мотоцикла развивает мощность 20 л. с. при 7300 об/мин. На двигателе установлены два карбюратора и два воздухоочистителя (по одному на каждый цилиндр). Коробка передач мотоцикла — 5-ступенчатая, причем IV и V передачи являются повышающими. На корпусе фара мотоцикла установлен спидометр, тахометр и счетчик километров пробега. Передняя и задняя подвески имеют гидравлические амортизаторы. Вес мотоцикла — 151 кг. Он развивает максимальную скорость до 140 км/час.



УДОБНАЯ ТЕЛЕЖКА

В Англии выпускается специальная тележка для работы леса под автомобилем. Тележка выполнена из полиэфирной смолы, усиленной стекловолокном, и имеет углубления, обеспечивающие удобство размещения механизма и инструментов. Тележка установлена на 4 поворающихся колесах; высота ее 75 мм.



СВЕЧА С ВРАЩАЮЩИМСЯ ЭЛЕКТРОДАМИ

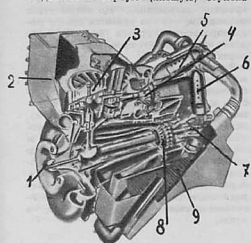
Американская фирма «Спарк-О-Матик» начала производство новых свечей зажигания с шестью боковыми электродами, вращающимися вокруг центрального электрода. Такая конструкция обеспечивает более равномерный износ электродов и самоочистку их от нагара, благодаря чему срок службы этих свечей в несколько раз превышает срок службы обычных свечей. Кроме того, по заявлению фирмы, конструкция обеспечивает электроды, позволяющий существенно увеличить степень сжатия и снизить расход топлива. Способ вращения электродов фирма не раскрывает.

СТЕКЛОПРОВОИВАТЕЛЬ «БОШ» С ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕМ

Новый стеклопрочистватель фирмы «Бош» изготовлен почти целиком из пластических материалов, в том числе фторопласта, резистивных смол и инертных. Электродвигатель промывателя может работать при напряжении 6 и 12 вольт. Беспыльный напор центробежного типа сразу же после включения разбивает грязь в 0,6 атмосферы, причем струя воды достигает до верхней кромки ветрового стекла.



ранья 6, куда для промежуточного подогрева подается дополнительное топливо. На второй камере сгорания газы направляются в силовую турбину 8 и на два турбинных колеса, которые приводят в движение первую (нижнюю) ступень





Париж. Интерьер выставки.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

1959 года



Автомобиль «Шевроле», модель «Корвэир».

Кузов автомобиля «Рено», модель «Флорида».



Парижские впечатления
Н. СТРАХОВ

Париж является своего рода постоянной выставкой автомобилей многих стран. В городе насчитывается более полутора миллиона автомобилей. Парижане же в разговоре с гордостью называют цифру 3 миллиона. Очевидно, они включают сюда автомобили, принадлежащие жителям пригородов и многочисленным туристам, которых в Париже немало. Не только гаражи, где в основном выполняются техническое обслуживание и ремонтные работы, но и все улицы вдоль тротуаров, площади и даже часть бульваров днем и ночью заполнены автомобилями. Здесь можно увидеть любую марку — от старенького довоенного «Рено» до ультрамодной «модели будущего года».

Особенно оживлено в Париже в октябре, когда открывается традиционная ежегодная автомобильная выставка, так называемый «Салон». Толпы приезжих и парижан устремляются к огромному четырехэтажному выставочному залу на Елисейских полях; в выставке, как правило, принимает участие подавляющее большинство автомобильных компаний и фирм мира.

Это характерно для «46-го салона» 1959 года?

В отличие от прошлых лет (см. журнал «За рулем» № 12 за 1957 год) в этом году не были выставлены грузовые автомобили, прицепы к ним, трагичи

и автобусы, за исключением микроавтобусов нескольких фирм. Прошедшая выставка показала, что в течение года в конструкциях этих автомобилей происходят лишь незначительные изменения. Поэтому демонстрировать их решено раз в два года.

В отношении же легковых автомобилей «46-й салон», по отзывам французской печати, явился большим событием. Он отражает новые тенденции в конструкции автомобилей, направленные к совершенствованию главным образом экономической характеристики машин в широком смысле этого слова (т. е. не только топливная экономичность, но и снижение веса, повышение вместимости кузова и пр.).

Действительно, изменения во вкусах и взглядах произошли основательные. Если раньше законодателем автомобильных мод была американская автопромышленность, то теперь типичные американские автомобили занимают на выставке более чем скромное место и не пользовались успехом.

С нескрываемой иронией посетители называли их «автомобилями для миллиардеров», «дредноутами» и т. д. У стендов с моделями «Крайслер-Империал», «Линкольн-Премьер», «Кадиллак» и пр. останавливались очень немногие. Некоторые американские фирмы указывали в рекламных табличках даже

заведомо преуменьшенные потребности двигателей, чтобы не пугать потребителей большим расходом топлива.

Показательно, что новое веяние во вкусах потребителей полностью распространяется также и на автомобильный рынок в самих США. Несмотря на все углубляющийся кризис сбыта своих автомобилей, американцы вынуждены импортировать малолитражки из Англии, ФРГ, Франции, Италии и Швеции, причем в возрастающих количествах. Так, в 1959 году фирма «Рено» продала американцам 80 тыс. автомобилей «Дофин».

Характерно, что если еще недавно почти единственный в типаже США сравнительно небольшой автомобиль «Рамблер», имеющий шестилитровый двигатель с рабочим объемом 3205 см³, выпускался в ограниченном количестве, то в 1959 году выпуск этих автомобилей возрос почти до полумиллиона.

С прошлого года ряд американских автомобильных компаний начал перестройку производства, имея в виду в кратчайший срок создать собственные экономичные автомобили. Первые образцы их были представлены на выставке в Париже.

Автомобиль «Форд», модель «Валкон», например, снабжен шестилитровым двигателем с рядным расположением цилиндров, мощностью 90 л. с., а «Крайслер», модель «Валвинт», имеет шестилитровый двигатель с рабочим объемом 2786 см³. Двигатель установлен наклонно под углом 30° и развивает мощность 98 л. с. (степень сжатия 8,6).

Большой интерес представляет автомобиль «Шевроле», модель «Корвэир». Он снабжен шестилитровым оппозитным двигателем, расположенным сзади (впервые в практике автомобилестроения США). Охлаждение его — воздушное, рабочий объем 2295 см³, мощность 80 л. с. при 4400 об/мин.

Длина названных новых американских автомобилей — в пределах 4,57—4,67 м, ширина — 1,70—1,79 м. Наименьшие габаритные размеры — у «Корвэира».

Посетители «Салона» проявляли особый интерес к модели «Корвэир». Однако ознакомиться с ним оказалось не так просто. Никаких объяснений по новым моделям, как, например, это делалось на американской выставке в Москве, не давалось. Удалось осмотреть только багажник, в котором находилось лишь запасное колесо. Дверь кузова открывать не разрешалось.

Вначале казалось странным, что американцы даже на дверях микроавтобусов, смонтированного на шасси весьма известного «Джипа», вывесили табличку «Открывать запрещено». Но потом стало очевидным, что это является своего рода «протестом» против введенных недавно французским правительством импортных квот.

В настоящее время во Франции система пошлин и налогов вынуждает зарубежные фирмы продавать свои автомобили в среднем на 30 процентов дороже аналогичных французских. Поэтому, если раньше в «Салоне» не только показывали модели будущего года, но и оформляли сделки на их продажу, то теперь автомобили иностранного производства лишь только демонстрируются. А раз так — прасудили! деловитые американцы, — то стараться перед посетителями выставки нечего; все равно, не купят.

С 1960 года борьба за рынки сбыта автомобилей будет еще более острой. В нынешнем году Франция увеличила производство автомобилей на 13 процентов и довела его приблизительно до 1200 тыс. штук. Экспорт их возрос в 1959 году по сравнению с 1958 годом на 45 процентов. Ставится задача — в будущем году отвести ФРГ, занять второе место в мире по выпуску легковых автомобилей и путем значительного снижения цен на новые модели завоевать сначала европейский, а затем мировой автомобильный рынок. Правящие круги и промышленники Франции видят в этом одно из средств преодоления экономических трудностей в стране. Удается ли осуществить такой подъем автомобильной промышленности, пока сказать трудно.

Французские фирмы занимали на выставке главенствующее положение. Они оборудовали много различных вращающихся стендов для показа своих моделей, развернули самую широкую рекламу. Однако большинство фирм не смогло показать автомобили, полностью отвечающие новым требованиям. В конструкции автомобилей прежних выпусков внесены лишь сравнительно небольшие изменения. Выделялись прежде всего топливная экономичность машин и удобства кузовов.

Заводы «Рено» стоят на первом месте во Франции и на втором в Европе по производству легковых автомобилей. В 1959 году они выпустили 500 тыс. машин и в дальнейшем предполагают изготовить еще больше. На своей основной модели «Дофин» они ставят с будущего года независимую подвеску, в которой использованы спиральные ресоры и воздушные резинные подушки. Оригинально конструктивное решение модели «Флорида». Два передних места в кузове обеспечивают необходимые удобства за счет заднего сиденья. Мотивируется это тем, что в подавляющем большинстве случаев в автомобиле ездят два человека, для которых и нужно создать максимум удобств; остальные же пассажиры случайные или кратковременные, и для них комфорт не столь обязателен. Другие модели автомобилей «Рено» имеют лишь небольшие изменения по сравнению с моделями прошлых лет. Это же можно сказать и об автомобилях фирм «Ситроен» и «Симка», хотя тенденция к максимальному удовлетворению запросов потребителей и созданию наилучших удобств видна и на некоторых моделях этих фирм («Ситроен-ДС1», «Симка-Ариад и др.).

На новом автомобиле «Пежо-403» ставится автоматический гидроуправляемый вентилятор с электромагнитным приводом и регулятором числа оборотов в зависимости от температуры в системе охлаждения. Он включается при 84° и выключается при 75°, таким образом, вентилятор работает только в жаркое время.

На выставке был показан новый двигатель «Пежо-403», который может устанавливаться на автомобиле по желанию покупателя. Новую модель «ПЛ-1960» усиленно рекламировала фирма «Ионар». В проспекте указывалось, что она исключительно элегантная и экономная, обладает красотой и простотой линий. В действительности эта машина выглядит довольно скромно. Сомнительны и данные о расходе топлива, приведенные в проспекте (6 л/100 км).

Зато как безусловный успех можно отметить появление спортивного автомобиля «Фацелия», представленного небольшой фирмой «Фасель-Вега». Этот изящный спортивный автомобиль с рабочим объемом двигателя 1600 см³ воспроизводит существенный провал в типаже автомобилей Франции, где за последние годы не было отечественных спортивных автомобилей.

Среди английских автомобилей нас заинтересовала новая модель европейского завода Форда — «Англия-1960». Машина отличается своей простотой, экономичностью, строгостью линий, изяществом форм. На ней установлен четырехцилиндровый верхнеклапанный двигатель с рабочим объемом цилиндров 997 см³, развивающий мощность около 40 л. с. Внутренняя отделка простая, но изящная. Ничего лишнего нет в оперении; даже буфера без клячков. Заднее стекло имеет оригинальную форму: оно выгнуто внутрь. Это обеспечивает хорошую обзорность назад, что особенно важно для Англии, где часто идут дожди.

Заметен отход от старомодных моделей и в конструкции других английских автомобилей. Оригинальна новая модель «Остин-850». Двигатель этого автомобиля — четырехцилиндровый, с рабочим объемом 850 см³ и мощностью около 35 л. с., расположен спереди поперек. Справа от него находится сцепление, под ним — коробка передач. Система смазки коробки и двигателя объединены. Задняя подвеска — рычажная, карданные шарниры — на резинových втулках. Удобен и прост уход за автомобилем, так как все агрегаты и узлы можно легко снять.

Фирма «Ровер» экспонировала две модели. Одна из них — «Ровер-100» с шестичилиндровым двигателем с рабочим объемом 2995 см³, мощность 105 л. с. при 4750 об/мин. Впускные клапаны размещены в головке цилиндров, выпускные — сбоку. Степень сжатия 8,75, а для экспортного варианта — 7,5. Автомобиль развивает скорость до 160 км/час. На передних колесах установлены дисковые тормоза.

Другая модель — «Ровер-80» снабжена четырехцилиндровым двигателем с рабочим объемом цилиндров 2286 см³, мощностью 77 л. с. Этот двигатель ставят на английский военный «Джип» («Ланд-Ровер»).

Менее изящно, чем обычно, было у стендов «Мерседес-Бенц» (ФРГ). Фирма продолжает выпускать двигатели с впускным топливом, а также дизели для легковых автомобилей, имеющие рабочий объем 1706 и 1897 см³. В новой мо-

дели «Мерседес-Бенц-220» изменена конструкция подвески. Спидометр — необычной формы: со стрелкой, движущейся по вертикали вверх и вниз.

Привлекал посетителей автомобиль «Форд Таунус 171и», выпускающийся в ФРГ. Двигатель его — четырехцилиндровый, с рабочим объемом 1698 см³, мощностью около 60 л. с. при 4400 об/мин. Он может развивать скорость до 125 км/час и расходует около 9 литров бензина на 100 км.

Среди других немецких моделей следует назвать привлекательную на вид «Опель-Олимпико». Автомобили «Фольксваген», как и в прошлые годы, никаких изменений в конструкции не имели и отличались лишь тщательностью отделки. Фирма «Ауто-Унион» демонстрировала новую модель «ДКВ-Юнор» с трехцилиндровым двухтактным двигателем рабочим объемом 741 см³, мощностью около 35 л. с. при 4400 об/мин. Фирма «Ллойд» выпустила новую модель «Арабелла». Здесь применен четырехцилиндровый оппозитный двигатель с объемом цилиндров 900 см³, мощностью 38 л. с. И, наконец, оригинальна модель «Гогомобиль-700» с двигателем, имеющим рабочий объем 688 см³ (мощность около 34 л. с.), и коробкой передач с электромагнитным переключением.

Из итальянских автомобилей выделялись модели компании «Фиат» и прежде всего новая модель «Бианкина», которая выпускается взамен «Фиат-500» с прежним двигателем, но с более красивым и удобным кузовом. Расходует автомобиль 4,5—5 литров бензина на 100 км.

Фирма «Ланча» применяет на своих автомобилях V-образные четырех- и шестичилиндровые двигатели, изготовляемые с широким использованием алюминиевых сплавов.

Новые челночковые модели «Шкода Октавия» (лимузин) и «Шкода-Фелиция» (торпедо) с четырехцилиндровым двигателем мощностью от 39 до 47 л. с. вытесняют нарядно. Они расходуют 7—8 литров топлива на 100 км, скорость движения — 25—140 км/час.

На выставке было представлено много спортивных автомобилей. Некоторые фирмы показали модели типа «Гранд-Туризмо». Например, фирма «Феррари» выставила автомобиль «Супер Америка» с 12-цилиндровым V-образным двигателем мощностью 400 л. с., развивающий скорость 262 км/час. Демонстрировались также специальные двухместные спортивные автомобили: «Феррари» (270 л. с.), «Ягуар» (223—253 л. с.), «Астон-Мартин» (243 л. с.), «Бристоль 101» (от 90 до 130 л. с.), «Триумф» (11 л. с.), МГА (83 л. с.), «Порше»



Автомобиль «Бианкина».

Автомобиль «Англия — 1960».



ОТ НОРДКАПА ДО ТБИЛИСИ

Из блокнота французских туристов

Французские туристы Надия Роби и Клод Ариак совершили большое турпо по маршруту Париж—Москва—Париж, проехав по дорогам многих стран Европы. Будучи в нашей стране, путешественники побывали в Выборге, Ленинграде, Москве, Харькове, в Крыму и на Кавказе. Ниже публикуется выдержка из присланных в редакцию путевых заметок туристов.



Вынужденная остановка.

К нам подходит милиционер, приветствует нас.

- Вы говорите по-русски?
- Немножко.
- Ваша машина очень грязная.

Увы, это действительно так. На ней скопился грязь со всей Скандинавии и Финляндии... Тронувший нашим смущением и раскаянием, он разрешает нам ехать дальше. На прощание говорит:

— У нас так не принято.

На другой день с утра мы отправились на станцию обслуживания № 7 (директор станции господин Лещинский). Здесь, не в пример русским ресторанам, где заставляют ждать больше, чем этого хотелось бы, наша машина «е» режордурный срок была помыта, смазана, отрегулирована и отполирована лучше новой. Теперь мы могли гордо ехать по Москве.

Москва поразила нас образцовой организацией уличного движения. Такого обилия светофоров с их многоцветными огнями в Париже нет. Мы только немного путались: поворот направо при зеленом свете разрешен, но не всегда; иногда просто при зеленом, иногда со стрелкой, а то и вовсе запрещен, иногда, наоборот, при красном со стрелкой, а подчас и без стрелки, а если стрелка не на том месте, то маляк, но можно еще при двух зеленых огнях... Ну как тут не растеряться!

Мы нарушили правила левого поворота. Милиционер пытается разяснить нам нашу ошибку. Потом он дружески, но безнадменно машет рукой — проезжайте. Вероятно, он думает: что понимают эти две иностранки в таком сложном деле, как московские правила уличного движения!

Мы не хотим быть «интуристами». Не хотим официальных встреч, не хотим, «Симка» на Сурамском перевале.



(77 л. с.), «Лотус Элит» (76 л. с.), «Альпин-904» (60 л. с.), «Панар ДВ» (52 л. с.).

Английский спортивный автомобиль «Санбим-Альпин» с рабочим объемом цилиндров двигателя 1500 см³ (мощность 79 л. с. при 5300 об/мин) рекламировался как особенно удобный для ралли.

Из спортивных микролитражек интересна модель «Беркли» (Англия) с двухцилиндровым двухтактным двигателем; охлаждение его воздушное, рабочий объем 322 см³, мощность 15 л. с. при 5000 об/мин. Вес автомобиля, имеющего пластмассовый кузов, 280 кг. Машина развивает скорость до 100 км/час.

Характерно, что многие легковые автомобили имели модификации с кузовами спортивного типа.

Гонимые автомобили I формулы предлагали фирмы «Феррари» (Италия), БРМ (Англия) и некоторые другие. Из «Синюров» были представлены модели: ОСКА итальянской фирмы «Мазерати», развивающая скорость до 210 км/час, «Очнюр конро» с двигателем «Фат-1100» на шасси «Пежо-203», а также английская «Жемини» с двигателем, выполненным на базе «Юстин», мощностью 70 л. с.

Всего обозреватели насчитали в «46-м салоне» 70 конструктивных «новинки 1960 года». Правда, среди новинок были и такие, как отверстие для воздуха в правых крыльях модели «Ситроен ДС-19», телевизор для переговоров с шофером, переставное заднее зеркало, реостат для регулирования вентиляции, радиотелефон, новая обшивка радиатора и т. д. Но некоторые конструктивные изменения заслуживают серьезного внимания.

Английская фирма «Коммер», например, демонстрировала на электрифицированном стенде модель всеядного двухтактного дизеля с нагнетателем. По данным фирмы, он может работать на керосине, газолит, бензине и других видах топлива.

На автомобилях «Корвэйр», «Флорид» и некоторых других новых моделях двигателей в целях предохранения при аварии отодвинуты от радиатора не менее чем на 20 см по сравнению с прежними компоновками.

Фирма «Ганар» показала модель «Сера» с кузовом из пластмассы; новинкой фирмы «Симка» был tent с пластмассовой пропиткой для открывающейся крышки кузова.

На 2 и 3-м этажах выставочного зала демонстрировались как новые, так и уже известные автомобильные принадлежности, оборудование и материалы. В подвальном этаже представлены гаражи, ремонтные и заправочные оборудование, станки и станды, причем некоторые из них весьма интересны и оригинальны. Спрос на них, как и на выставленные рядом во дворе многочисленные прицепы к легковым автомобилям, был незначительный. Прицепы отличались еще большими удобствами и еще более высокими ценами, чем раньше.

Знакомство с некоторыми парижскими гаражами, в том числе с хваленым новым «Люксом» (на 600 автомобилей), показало, что новое оборудование там почти не находит применения. Некоторые наши крупные автохозяйства оснащены более современными и производительными гаражами и ремонтным оборудованием.

Наш автомобиль «Симка» с 84-сильным восьмцилиндровым двигателем готов в путь.

50 литров масла, 3 канистры с бензином, свечи, бобина, конденсатор, распределитель зажигания, ремень вентилятора, масляный фильтр, аптечка для шин и еще многое другое, что может понадобиться в дороге. Кроме этого — кинокамера, фотоаппарат, пленка, ружье, снаряжение для подводной охоты и, наконец, чемодан с нашими личными вещами.

— Куда вы собрались с такими запасами?

— Сначала в Норвегию, на Нордкап, а оттуда в... Абхазию, в Советский Союз.

Пройдена граница Франции. Конец бензину по 103 франка за литр. Во всех странах, где мы будем путешествовать, он будет по меньшей мере вдвое дешевле.

Позади Гамбург, Копенгаген, Стокгольм, Гаммерфест, Хельсинки...

Позади широкие бетонные дороги Германии, переправы на паромы, левостороннее движение в Швеции, которое едва не привело к преждевременному окончанию нашего путешествия, Позади дикая северная природа, каменистые дороги, дважды лишившие нас ветрового стекла, полярный круг, встретивший нас поистине экваториальной жарой, белые ночи, лишившие сна...

Последние километры по финской земле. Скромный шлагбаум. Проверка документов. Вот и Советский Союз.

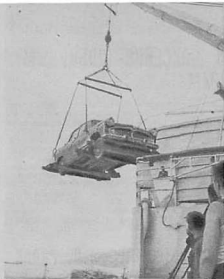
В Ленинграде мы задерживаемся, чтобы полюбоваться его гармонией и незабываемой перспективой набережных Красавицы-Невы.

Повсюду, где останавливаемся, нас встречают с большой симпатией. Многие говорят по-французски. Многие из рабочих и интеллигенции знакомы с нашей культурой, знают наших артистов.

Москва. Широкие, сверкающие чистой стороны улицы. Великолепные здания. Мы с интересом и восторгом смотрим по сторонам. Самосток. Что случилось! Какую оплошность мы допустили!



Крестовый перевал.



Погрузка автомобиля в Ялте.

чтобы нас опекали, чтобы все было заранее подготовлено, организовано. Мы предпочитаем такое же волевое путешествие, как многочисленные советские автомобилисты во время своего отпуска.

Ранним чудесным утром мы выезжаем на юг. Отличная дорога. Кругом так хорошо, что завтракать мы удерживаемся тут же, на обочине шоссе.

Шоферы всего мира одинаковы. Стоит им остановиться, как нас окружают: откуда вы едете, какого класса ваши водительские права, какова мощность двигателя, сколько литров бензина на расходует на 100 км пробега. И под конец то, что мы неизменно слышим от самого Парижа: вы не боитесь один так далеко?..

Мы обедаем в ресторане. Заняты великолепным шашлыком, все же замечаем в дверях обеспокоенного человека. Он кого-то разыскивает; швейцар указывает на нас.

Что случилось? Но человек энергично машет рукой: сидите, не беспокойтесь. Он не хочет портить нам аппетит.

Когда мы выходим, он приветствует нас и предупреждает — у машины присутствуют баллон. Надо ехать осторожно.

Как мило, какое дружеское внимание! Каждый хочет нам помочь. Спасибо, друзья!

Великолепное шоссе... Вдруг стоп — обездвижен. Грузовики и советские легковые машины проехают, но наш автомобиль, длинный и с низкой посадкой, через несколько десятков метров безнадёжно застревает в грязи. Вперед — назад! Вперед — назад! Наконец с помощью замечательных русских друзей-автомобилистов мы вновь на асфальтовой ленте.

Почему в СССР не считали сначала одну половину шоссе, оставляя другую для проезда? Ведь так делают всюду.

Поздно ночью въезжаем в Краснодар. Устраиваемся в «Доме христиан» (авторы имеют в виду еврейство, Дом крестьянина. — Ред.). К нашему удивлению, он заполнен преимущественно шоферами. Трудно описать, как нас там встретили: «Из Парижа? Вот это молодцы!»

Несмотря на поздний час, нам открыли душ. Горячая вода, холодная вода,

чистое белье... Какая прелесть после долгого пути! Мы замечательно провели ночь.

В Пятигорске мы познакомились с пансионатом. В домиках нет, нам предлагают палатку. Ну что ж! Но как дельца оказалась она от нашего представления о скромной крыше над головой. В ней деревянные пол, мебель, зеркала, ковры... Отличные кровати с пружинами и одеялами, электричество, радио. Даже слишком комфортабельно для таких, как мы, автомобильных бродяг.

Надир, босая, в брюках, с тряпкой и щёткой в руках, съезжая хорошей русской привалочкой, чистит, моет, полирует автомобиль.

Несколько зрителей насмешливо наблюдают эту картину.

— Мы думали, что француженки больше заботятся о своей элегантности, нежели о чистоте машины.

Почему? Надо уметь совмещать это и другое!

Прекрасный город Тбилиси! Нас дружелюбно встречают, каждый хочет показать свои симпатии к Франции, французскому народу... Нам дарят открытки, мы отвечаем тем же. В многочисленных беседах мы убеждаемся, что некоторые вопросы французской культуры, литературы и искусства знакомы нашим собеседникам, пожалуй, лучше, чем нам, коренным парижанкам.

Во Франции есть поговорка: «День без вина — день без солнца». В Грузии — то же. И надо отдать должное грузинским винам! Мы посетили в Тбилиси несколько музеев. Но, по вполне понятным причинам, наибольшие эмоции вызвал у нас Музей вина.

Путешествие окончено, мы дома. Наша машина прошла от северной оконечности Европы до берегов Черного моря.

После путешествия по Грузии (Тбилиси, Гори, Кутаиси, Сухуми, Гагра) в Сочи мы погрузились на паромок. Затем вновь: Ялта, Харьков, Москва... До свидания СССР. Без задержки пробыдем Варшаву, Прагу, Инсбрук, Берн, и мы снова в родном Париже.

Пройдено 27 000 км. О трудностях мы вспоминаем с улыбкой, но без тоски — о красивейших местах, о чудесных советских людях...

И строим планы на будущий год...

По страницам зарубежных журналов

ПАУКИ В БАНКЕ

На страницах туринской газеты «Стампа» (Италия) появился недавно фельетон, надолгавший много шума в Федеративной Республике Германия. Автор фельетона — журналист Сандро Волгетта довольно рано высмеял заявление правительства ФГР в одну из комиссий так называемого Европейского экономического сообщества» по поводу того, что в 1959 году значительно упал импорт немецких автомобилей во Францию и Италию. «Что поделалось, если немецкие автомобили, например «Фольксваген», настолько старомодны, что воспринимались, как антиавтомобиль», — писал Волгетта, — либо, в лучшем случае, вызывают недобрую память о своем патроне, (назвал на то, что Гитлер в 1938 году выразил особое одобрение конструкторам «Фольксвагена»).

Этот фельетон вызвал бурный протест прежде всего со стороны боннского торгового атташе в Риме д-ра Отто Мацке, который обвинил, видимо, только за свою продукцию, но не за Гитлера; он выступил с резкими обвинениями против газеты «Стампа», упреждая ее в «разрядности по отношению к немецкойции (I) и к немецкому экономическому прогрессу». Выступил Мацке подхватившие мнение загранкомиссии зачета в боннское правительство направили в Рим вербальную ноту, с заявлением для печати выступил также и генеральный директор заводов Фольксваген д-р Нордхоф.

Над головой чересчур откровенного итальянского журналиста начал было сгущаться туман, но тут выяснилось, что его статья была инспирирована не кем иным, как президентом Итальянской ассоциации автопроезженников графом Бискаретти. Из Рима в Бонн полетела отставка итальянского консула, итальянские правительственные органы ввели лицензию, еще более ограничивающую ввоз западногерманских автомобилей.

«Пауки в банке» — так озаглавил издающийся в ГДР журнал «Мотоспорт» статью, посвященную содержанию фельетона в итальянской газете и вызванные им события. А в то же время, указывает журнал, экспорт легковых автомобилей «Варбург» из ГДР в Италию возрастает. В данном случае итальянские потребители почему-то не проявляют никакой враждебности к немецкой нации. Они просто покупают то, что им больше нравится.

МИЛЛИАРД ПАССАЖИРОВ

Число автотранспорта занимает одно из первых мест в мире по плотности сети автобусных перевозок, — сообщает «Правда» в своем фельетоне. Здесь, как подсчитали 3 665 автобусных линий общей протяженностью 100 354 км. Более 95 процентов всех автобусных перевозок связаны друг с другом, регулярными автобусными сообщениями. Самый длинный маршрут — 219 км, средняя длина маршрута — 26 км. В прошлом году общий объем автобусных перевозок в Мексиколандии составил 374 000 000 пассажиро-километров, в нынешнем году, в связи с вводом в эксплуатацию 202 новых линий, общий объем перевозок в 6 раз больше, чем в прошлом году. Начальную цифру — 1 млрд. пассажиро-километров.

11 МИЛЛИОНОВ МОТОЦИКЛОВ

Журнал «Мотоспорт» (ГДР) сообщает, что в настоящее время во всем мире насчитывается свыше 11 миллионов мотоциклов. Наиболее мощным мотоциклетным парком располагает Италия — здесь в эксплуатации находится почти 5 миллионов мотоциклов. Начиная со следующего года мотоциклы будут считаться по статистике в Аргентине (5 машин) и Новой Гвинее (официально зарегистрировано лишь 1 мотоцикл).



ТОР
34
РЫНОК

ИТОГИ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ШОСЕЙНО-КОЛЫСЕВЫМ МОТОГОНОМ

Хотя розыгрыш первенства мира по шоссейно-кольцевым гонкам на мотоциклах проводился ежегодно, в четырех кубатурах, чемпионаты мира в этом году стали только два спортсмена — итальянцем Киро Убальди и англичанином Джон Сюртис. Каждый из них стал дважды чемпионом мира — Карло Убальди в классах мотоциклов до 25 см³ и до 250 см³, а Сюртис в классах до 350 см³ и до 500 см³.

К моменту последнего тура чемпионата — гонкам в Монце на Большой призе Италии — судьба первенства в трех кубатурах была уже решена. Убальди обеспечил себе «золотую дубль», а Убальди стал чемпионом мира в классе 250 см³. Но в классе мотоциклов ближайшим конкурентом Провини преинимую лишь в 4 очка, а Провини в свою очередь опережал англичанина Хейлвуда на 5 очков.

Между зтими тремя гонщиками и оказалась наиболее острая борьба. Но в карты ступил представитель ГДР Эрст Дегнер. В блестящем стиле прошел он на своем мотоцикле МЦ отечественного производства всю дистанцию и завоевал Большой приз Италии. Этой победой Дегнер обеспечил себе результаты лучшего чемпионата. Он, видимо, полностью оправился от травмы, которую получил летом на Фрэнкфуртском этапе розыгрыше Большого приза Бельгии.

РЕКОРДЫ ТОМСОНА

Во многих зарубежных журналах опубликованы сообщения о новом рекордно-гоночном автомобиле на котором американец Микки Томсон намеревается достигнуть скорости выше 700 км/час и побить абсолютный мировой рекорд (633,8 км/час), принадлежавший Джону Коббу.

Независимо от исхода попыток Томсона представляют интерес некоторые особенности конструкции созданного им автомобиля. Его машина не превосходит по величине обычной гоночный автомобиль I формулы и имеет весьма благоприятный коэффициент остевания (площадь лобового сопротивления 1,28 м²). Обращает на себя внимание относительно короткая база (2500 мм), нормальная ширина колес (1330 мм) подчеркнуто шире, чем колеса задних колес (1130 мм).

Для каждого колеса автомодели предназначен отдельный восьмицилиндровый V-образный двигатель с прямым впрыском топлива. Мощность каждого двигателя 500 л. с. при 5800 об/мин, т. е. общая мощность всех четырех двигателей 2000 л. с. Колеса диаметром 740 мм снабжены самозаломляющиеся торм., предусматривают выдвинутой воздушный тормоз.

Как сообщают в первых своих заездах на Соленых озерах близ Вонниена в штате Юта (США) Томсон побил четыре рекорда скорости. На дистанции 5 км со стартом с хода он развил скорость 536,6 км/час (прежний рекорд 525,8 км/час), на дистанции 5 миль — 548,3 км/час (прежний рекорд 486,3 км/час), на дистанции 10 км — 527,2 км/час (прежний рекорд 455,3 км/час) и на дистанции 10 миль — 490,5 км/час (прежний рекорд 433,1 км/час).

Попытку побить абсолютный рекорд скорости Томсону пришлось прервать из-за проникновения дыма после старта опасных газов в камеру сгорания. Было обнаружено, что причиной этого является недостаточная для столь высокой скорости плотность соединений бензопровода.

В результате розыгрыша Большого приза Италия общие результаты следующие: в классе 125 см³ не изменилось и Карло Убальди стал чемпионом мира. На втором месте — представитель англичанин Хейлвуд на четвертом Дегнер.

В классе 250 см³ Дегнер прошел дистанцию в одинаковое время с чемпионом мира Убальди, чем обеспечил себе также четвертое призовое место. На втором месте — Карло Убальди, на третьем — Провини.

Чемпионами мира в классе мотоциклов колесами стали Шнейдер и Штраус.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

Перед двумя последними турами первенства Европы по ралли наибольшее количество очков (49) имеет немецкий спортсмен Венчер, выступающий на автомобиле «Порше» в паре с различными партнерами, в том числе с Леви. Леви было 36 очков, а у систематически уступающих свое туринарское положение шведов Карлссона и Свенссона, после того, как они заняли второе место в ралли «Виннигон» в Норвегии, — 42 очка.

Предстоящий этап результатов первенства Европы, ралли «Германия», внес существенные изменения в таблицу общего зачета. Ралли выиграли Карлссон и Свенссон, прервавшие на своем автомобиле «Сааб-93» — всю дистанцию без единого штрафного очка. На второе место этих трудных соавторов, привлекая лучших раллистов многих стран, неожиданно вышла англичанка Пат Мосс, сестра известной спортсменки Стрланди Мосс. Третье место осталось за немцами Леви и Лиценбергом.

Пат Мосс, сестра известной спортсменки Стрланди Мосс. Третье место осталось за немцами Леви и Лиценбергом. Чет Мосс, сестра известной спортсменки Стрланди Мосс. Третье место осталось за немцами Леви и Лиценбергом. Чет Мосс, сестра известной спортсменки Стрланди Мосс. Третье место осталось за немцами Леви и Лиценбергом.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО ГОРНЫМ ГОНКАМ

В первых турах розыгрыша первенства Европы по горным гонкам немецкий гонщик Эдгар Варт сумел набрать 25 очков, чем практически обеспечил себе победу в общем зачете и звание чемпиона Европы. Но «теоретически» в двух последних турах — гонках на горе Ганс в Австрии и в Давосе на чемпионате приза Швейцарии — его могли догнать швейцарец Вальтер и немец Зейдель, имеющие по 20 очков. Это побуждает их принять участие в гонке на горе Ганс: он прошел дистанцию очень осторожно, наблюдая за действиями успешных своих возможных соперников, и убедившись, что ни тот, ни другой не лидирует, удовлетворенно сложил руки. В этот момент Зейдель и Вальтер выехали вперед.

Гонку на горе Ганс выиграл австриец Эрст Фогель, показавший лучшее время (3:57,4). Этой победой он выдвинулся на третье место в общем зачете (набрал 12 очков) и будет, несомненно, активно бороться за звание вице-чемпиона Европы по горным гонкам. На второе место в этой гонке (а также и в общем зачете, набрав 13 очков) выдвинулся немец Зейдель был пятым. Между названными тремя гонщиками ожидается острая борьба в оставшихся гонках. В гонке приза Швейцарии, где будет решаться судьба второго и третьего призовых мест, Эдгар Варт в этой гонке участия не примет.

ЛОДКИ ДЛЯ ПОБИТИЯ РЕКОРДОВ
С тех пор, как в 1954 году английский гонщик Дональд Кэмпбелл перебил абсолютный мировой рекорд скорости на воде, принадлежавший американцу Сейерсу, конструкторы скоростных лодок в США создали уже целый ряд новых «лидеров», предназначенных для побития рекордов, но еще ни разу не сумели побить рекорд. Тем временем Кэмпбелл сам улучшил на своем «Синей птичке» почти каждый год достигнутое рекорды. В 1959 году, как известно, он развил на дистанции 1 км среднюю скорость 418,900 км/час, что является абсолютным мировым рекордом скорости на воде. Однако в последнее время стали появляться проекты лодок, способных, по расчету, не только значительно перебить установленный в нынешнем году рекорд, но и совершать с этой скоростью вынужен, в то время как «Синия птица» ходит только по прямой. Так, например, конструктор Тед Джонс из Сиднея построил рекордно-гоночную лодку с реактивным двигателем мощностью 6000 л. с., рассчитанную на скорость свыше 480 км/час (рис. 1). Длина лодки 10,40 м, ширина 3,7 м, вес — 78 кг.

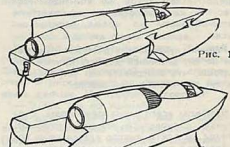


Рис. 1

Другая конструкция создана инженером Лесом Стаудагером из Детройта. Его лодка выложена на одной стороне и имеет вперед маленький полукруг, а также два больших полуса по обеим сторонам (рис. 2). Длина лодки — 11 м, ширина — 3,50 м, вес 2724 кг. Лодка оборудована двигателем мощностью 4000 л. с. Расчетная скорость лодки — свыше 480 км/час.

Рис. 2

НОВЫЕ РЕКОРДЫ В КЛАССЕ 750—1100 см³

На Соленых озерах близ Вонниена в штате Юта (США) были произведены заезды на новом рекордно-гоночном автомобиле «Остин-сприт» с рабочим объемом цилиндра двигателя 550 см³. Двигатель автомобиля имеет компрессор наддува и развивает мощность 85 л. с. при 6000 об/мин.

Установлены следующие новые международные рекорды для автомобилей в классе 750—1100 см³:
на дистанции 200 миль — 222 км/час
500 км — 223 км/час
500 миль — 221 км/час
1000 км — 223 км/час
на время 3 часа — 224 км/час
6 часов — 224 км/час
12 часов — 223 км/час

Эти рекорды установила смешанная команда гонщиков в составе англичанина Уильяма Макдональда Эда Ливенса и американца Г. Эрмана.

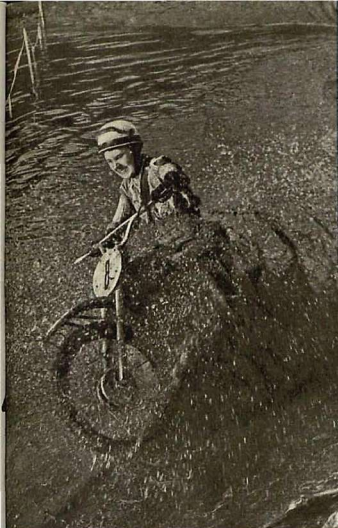
Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗЕМЕЛВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕВЕРМАН (научный редактор), А. М. КОРМИЛИЦЫН, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

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

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. К 5-52-24, К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 10.XI.59 г. Вум. 60х92х11,75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л. 7,5 уч.-зд. л. 4,1 вкладка. Полл. к печ. 7.XI.59 г. Г-52344 Тираж 12 000 экз. Цена 3 руб. Зак. 1334.

Итоги фотосъемки года



Преодоление брода.

Фото А. Черных (Рига).

На тренировке.

Фото В. Гайдиса (Рига).



Растет достойная смена.

Фото И. Медведева (Приморский край).



Редакционная коллегия журнала «За рулем» подвела итоги конкурса 1959 года на лучший фотоснимок.

Первая премия осталась не присужденной.

Вторых премий удостоены В. Высокский (Сталинград) за снимок «На строительстве Сталинградской ГЭС», опубликованный на вкладки журнала в № 2 за 1959 год, и мастер спорта В. Хаватов (Москва) за фотографию «На трассе кросса имени В. П. Чкалова», опубликованную на обложке журнала № 3 за 1959 год.

На этой странице публикуются работы авторов, получившие третьи премии, а также снимок И. Граубица «Джигитовна» (см. справа), отмеченный редакцией.



