

Январь 1960

№ 1

За рулём



В этом номере:

**МЫСЛИ, ПЛАНЫ,
ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

**СКОРО ФИНАЛ СМОТРА
КЛУБОВ**

**КОНФЕРЕНЦИЯ ИЛИ
СЕМИНАР!**

БЮДЖЕТ МОТОТАКСИ

**КАЛЕНДАРЬ СПОРТИВНЫХ
СОБЫТИЙ**

**В ОБЪЕКТИВЕ —
АВТОЛЮБИТЕЛИ**

**ГОВОРIT
НИКОЛАЙ СОКОЛОВ**

**ПЛОХО ГОТОВЯТ
ВОДИТЕЛЕЙ В КОМИ АССР**

**ЗИЛ-130 — ПЕРВЕНЕЦ
СЕМИЛЕТКИ**

**СУДИМ СПОРТИВНЫХ
СУДЕЙ**

КАК ВАС СНАБЖАЮТ!

КУРСАНТ СЕЛ ЗА РУЛЬ...

АВТОМОБИЛИ 1960 ГОДА

**ГЛАЗАМИ СПОРТИВНЫХ
НАБЛЮДАТЕЛЕЙ**

**ПЕРВЫЕ КИЛОМЕТРЫ
ЗИКМУНДА И ГАНЗЕЛКИ**

НОВОГОДНИЙ РАССКАЗ.



Первый секретарь ЦК КПСС и Председатель Совета Министров СССР Н. С. Хрущев во Львове.

На снимке: Н. С. Хрущев выступает на митинге рабочих и служащих Львовского автобусного завода.

Фотохроника ТАСС



Участвуя во всесоюзном смотре клубов ДОСААФ, коллектив Куйбышевского автоклуба добился хороших результатов.

На снимке: преподаватель П. И. Кузнецов проводит занятие с будущими водителями (см. стр. 3).

В конце декабря в Химках под Москвой состоялся традиционный мотогонки на призы имени В. П. Чкалова.

На снимке: экипажи доссаровцев В. Михайлова с колясочником Л. Левиным (Московская область) и А. Зеленова с колясочником Н. Карновым (МГАМК) на дистанции.

Фото В. Довгало.



ВЫПОЛНИМ РЕШЕНИЯ III ПЛЕНУМА ЦК ДОСААФ

III пленум ЦК ДОСААФ СССР принял постановление, наметившее широкую программу дальнейшего подъема массового спорта в стране, вовлеченных в него людей. Успех дела во многом будет зависеть от инициатив на местах, от умения решать конкретные вопросы, опираться на общественный антия.

Мы публикуем отклики с мест, вызванные решениями пленума.

Семилетка спортсменов Украины

За последние годы автомобильный и мотоциклетный спорт получает на Украине все большее развитие. Количество мотоциклистов в областях и городах республик с 1955 по 1959 год возросло в три раза, вдвое увеличилось и число кружков по изучению автомобиля и мотоцикла. В соревнованиях на первенство республики у нас теперь участвуют команды почти всех областей.

Мотоспортсмены Украины успешно выступают во всеобщих соревнованиях, в частности они заняли второе командное место на многодневке, входившей в программу II Спартакиады народов СССР.

Вместе с тем достигнутый в республике уровень развития мотоспорта еще не отвечает тем задачам, которые поставлены перед дозарядскими организациями в решениях III пленума ЦК ДОСААФ.

До последнего времени автоспортсортами руководили бывшие комитеты по физкультуре и спорту и комитеты ДОСААФ. Такое двойственное руководство, естественно, не шло на пользу дела. Мало устраивалось соревнований, что способствовало росту мастерства наших гонокщиков. Явно недостаточное количество материальной части, ее конструктивные недочеты, отсутствие подготовленных гоночных трасс, шлаковых дорожек — все это также тормозило развитие автоспорта.

В минувшем году республиканский комитет ДОСААФ УССР разработал перспективный план развития автоспорта и автомоделизма на семилетку.

Подготовка большого количества спортсменов немалым делом без тренеров, общественных инструкторов и судей. Согласно нашему плану на Украине должно быть подготовлено 14 судей всесоюзной, 65 республиканской и более 2500 судей других категорий. Значительно увеличится количество общественных инструкторов и тренеров. К концу семилетки мы рассчитываем иметь около 650 тренеров-общественников. Таким образом, каждая область будет обеспечена высококвалифицированными тренерами и судьями.

Для выполнения нашего плана нужно создать необходимую спортивную базу. Мы намерены соорудить специальные кроссовые трассы в каждом областном центре республики, построить кольцевые трассы длиной по 3—5 км в Киеве, Харькове, Одессе, Ялте, Львове, Сталино, Днепрпетровске, Луганске, Запорожье, Полтаве и Жито-

мобили, практиковать проведение соревнований по автоспорту на личных машинах». Для выполнения этих задач Московскому автоспортовому клубу нужно в корне перестроить работу. До настоящего времени он в основном занимался подготовкой шоферов. Спорт не находил со стороны начальства клуба должной поддержки. Тренер по автомобильному спорту использовался не по назначению и, по существу, был превращен в «шпаргал».

В автомобильной секции клуба более 40 спортсменов-разрядников. Многие из них выступают в соревнованиях на собственных автомобилях. Однако клуб им не оказывает помощи.

Спортсмены просили помочь в приобретении за свой счет запасных частей. Нам не пошли навстречу. Многие из того, что решила сек-

ция, также не встретило понимания со стороны руководства клуба, а решения совета клуба не нашли поддержки в городском комитете ДОСААФ. Принципы работы руководителей горкома и клуба — «выслушаем общественность, а сделаем по-своему» — являют собой неправильный вред спортивной работе. И не удивительно, что в 1959 году по сравнению с 1957—1958 годами количество спортсменов, выступавших на собственных автомобилях, уменьшилось.

Чтобы вовлечь владельцев автомобилей в клуб, надо прежде всего создать здесь условия для подготовки к соревнованиям, обеспечивать автомобили бензином и смазочными материалами. Клуб должен иметь свой фонд на запчасти и шины в автомобильных магазинах. Спортсменов-любителей, выступающих на собственных автомобилях, следует поощрять ценными призами в виде автомобильных агрегатов.

В клубе нет спортивного гаража, нет ни одного гоночного автомобиля. Все усилия общественности направлены на помещение под спортивный гараж оказались неудачей. Спортивный отдел клуба мало об этом беспокоился. В результате крупнейший клуб страны, к сожалению, не может создать команду для участия в шоссейно-кольцевых гонках.

Спортсмены надеются, что все эти недостатки в спортивной работе будут в ближайшем времени устранены и спортивно-массовая работа станет важнейшей задачей клуба.

А. БРЕНЧИК,
председатель тренерского совета городского АИМ.
Москва.

КРЕПЧЕ СОДРУЖЕСТВО, БОЛЬШЕ СОРЕВНОВАНИЙ

Развитие мотоспорта во многом зависит от тесного сотрудничества инструкторов и спортсменов. Только совместная работа по созданию и испытанию новых машин приносит хорошие результаты. Как спортсмен без хорошей машины не может достигнуть больших скоростей, так и конструктор не сможет довести мотоцикл без участия спортсмена.

Коллектив ЦКЗБ по мере своих сил работает над созданием спортивных машин. Недалеко время, когда мы сможем предоставить гоночным мотоциклам для кольцевых соревнований, сделанные на современном техническом уровне.

Однако следует отметить, что сравнительно небольшое количество соревнований тормозит развитие кон-

струкций машин, а следовательно, и развитие мотоциклетной техники. В то время как новые гоночные мотоциклы «Ява» и «Чезет» участвуют в соревнованиях с инструкторами на мотоциклах, построенных ЦКЗБ, спортсмены выступают лишь в трех—четыре соревнованиях.

Увеличивая количество соревнований, инструкторы смогут обеспечить сотрудничество конструкторов и спортсменов. Это, безусловно, будет способствовать росту числа гонок, но и более тесному сотрудничеству с инструкторами. Мы надеемся, что по этому пути, мы можем добиться успеха на международной арене.

В. РОГОЖИН,
начальник и главный конструктор ЦКЗБ мотоцикlostроения.

НАШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Автомобильный спорт в нашей стране развивается главным образом на основе серийных машин. Но этого недостаточно. Сейчас, когда советские автомобилисты приняты в Международную автомобильную федерацию, необходимо создать специальные гоночные автомобили, которые по своей технической характеристике не уступали бы зарубежным образцам.

III пленум ЦК ДОСААФ СССР поставил перед всеми

комитетами и клубами Общества задачу — ликвидировать отставание в автомобильном спорте. Нам представляется, что решить ее можно только в том случае, если будет организовано централизованное строительство и изготовление гоночных автомобилей.

Эстонские автомобилисты имеют в этом отношении некоторый опыт. За период 1957—1959 годов группой конструкторов и спортсменов создано несколько го-

ночных автомобилей III формулы «Эстония». Последняя модель «Эстония-3» обладает высокими качествами, главным из которых является хорошая устойчивость и небольшая вес (260 кг). Наши автомобилисты продолжают сейчас работать над совершенствованием конструкции гоночных автомобилей.

Однако полукустарные условия, в которых мы работаем, вызывают большие трудности. Из-за недостатка автомобилей мы не можем предоставлять возможность заниматься спортом всем желающим. Поэтому мы предлагаем организовать при самодельном автомобильном экспериментально-конструкторском лабораторию для изготовления гоночных автомобилей различных формул. Это будет хозяйственно-организация с небольшим штатом. Вначале предполагается выпускать 2—3 гоночных автомобиля в месяц. Но в дальнейшем их

количество может возрасти и будет зависеть от потребности автолюбителей и первичных организаций. В этой лаборатории будут разрабатываться и новые конструкции гоночных автомобилей. Мы считаем, что, направляя конструкторскую мысль строителей гоночных автомобилей в первичных организациях ДОСААФ и оказывая им практическую помощь.

Таким образом, создание экспериментально-конструкторской лаборатории решит, наконец, проблему централизованного изготовления гоночных автомобилей для всего Советского Союза и будет способствовать развитию автомобильного спорта. Мы надеемся, что спортивная общественность поддержит нас в этом начинании.

А. ТЫИКЕ,
членом СССР по ралли,
Таллин.

(Продолжение со стр. 1)

Семилетка спортсменов Украины

роде. В ряде городов — Киеве, Львове, Сталино, Днепрпетровске, Одессе, Луганске, Запорожье, Полтаве, Виннице, Кировограде и Ялте будут сооружены автомагистрали со шпалочными дорожками. Подобрать и оборудовать дорожки для проведения соревнований по подуму на холм намечено в Киеве, Харькове, Львове, Днепрпетровске и Ужгороде.

Спорт нельзя развивать без хорошей техники. Для этого уже в нынешнем году мы снабдим все областные команды новыми спортивными мотоциклами. В ближайшие годы в республике будет создана производственная база для совершенствования как спортивных мотоциклов, так и автомобилей. Эту задачу нам предстоит выполнять в тесном контакте с автомобильными и мотоциклетными заводами, опираясь на широкий общественный актив.

Большое место уделяется в нашем плане созданию в областях самостоятельных спортивных автолюбителей. В ряде областей на крупнейших заводах, фабриках, в совхозах, учреждениях и учебных заведениях уже действуют такие клубы. Особенно широкое развитие они получили в Сталинской области.

Чтобы успешно решить эти большие и ответственные задачи в области развития автоспорта, решено создать в городе Киеве республиканский спортивный автолюбителей.

Спортивная общественность Украины с радостью восприняла известие об организации этого клуба. Задачи клуба велики и ответственны. Он будет организовывать и проводить все спортивные мероприятия по автоспорту и автотуризму в республике, обобщать опыт работы передовых клубов, проводить учебно-тренировочные и методические сборы тренерского состава, вырабатывать мастера спорта, готовить сборные команды республик и всесоюзным и международным соревнованиям и, главное, оказывать практическую помощь областным автолюбителям.

Опираясь на широкий общественный актив и самостоятельность, мы надеемся в ближайшие годы решить коренные вопросы развития автоспорта в республике и выполнить решения III пленума ЦК ДОСААФ.

Ф. ЖМАЧЕНКО,
председатель республиканского
комитета ДОСААФ УССР.

Киев.

ВЫСОКАЯ НАГРАДА

В номере 11 нашего журнала за 1959 г. была опубликована корреспонденция Г. Руфанова «Признайте, сами увидите». В ней рассказывалось о работе Петровского самостоятельного автолюбителя.

Недавно Президиум ЦК ДОСААФ СССР заслушал председателя Петровского районного комитета ДОСААФ тов. Е. М. Жирова о выполнении работы в области автоспорта.

За успехи в подготовке технических кадров, развитие оборонно-массовой работы и вовлечение всего взрослого населения района в члены Общества Президиум награждает Почетным знаком ДОСААФ СССР Петровскую районную организацию.

Почетным знаком также награждены первый секретарь РК КП Украины тов. И. Г. Гетманенко, председатель РК ДОСААФ тов. Е. М. Жирова и другие активисты оборонного Общества.

КЛУБ В КАЖДОМ РАЙОНЕ

В Ленинграде водно-моторный спорт культивируют несколько первичных организаций.

Водномоторники ДОСААФ до сих пор не имеют хорошей береговой базы. Ленгорисполком не только не помог нам в создании такой базы, но даже не отвел места, необходимого для постройки этого сооружения. И большинство водномоторников вынуждено базироваться на неприспособленном для этих целей пароме «Анохин».

Увеличение массовости занимающихся водно-моторным спортом в морских клубах и первичных организациях — такова одна из главных задач, поставленных перед нами пленумом ЦК ДОСААФ. Пленум городского комитета ДОСААФ, посвященный итогам III пленума ЦК ДОСААФ, указал на необходимость развить работу по созданию самостоятельных морских клубов в каждом районе города. Организация таких клубов при крупных первичных организациях ДОСААФ должна значительно увеличить количество занимающихся в водномоторном спорте.

Но у нас мало спортивных судов и подводных моторов к ним. Вследствие этого даже часть подготовленных в клубах водителей-спортсменов не имеет возможности продолжать совершенствовать свое мастерство.

Решения пленума ЦК ДОСААФ обязывают принять меры к постройке на местах скутеров и мотолодок. Для этого необходимы хорошие водостойкие материалы (особая фанера, клей и т. д.), а достать их почти невозможно. Мы ставим перед Ленгоссовнархозом вопрос о выделении клубам и первичным коллективам необходимых материалов. Однако этот вопрос, видимо, можно решить лишь с помощью ЦК ДОСААФ.

Морские клубы в централизованном порядке снабжаются готовыми корпусами судов. Но ни по количеству, ни по качеству эта продукция шлопотского завода ДОСААФ не удовлетворяет нас (суда выпускаются с дефектами и притом — устаревших моделей). Поэтому весьма целесообразно обеспечить занимающиеся в материалах, чтобы спортсмены сами могли строить суда.

Нельзя не коснуться и вопроса о моторах. Промышленность давно уже не выпускает моторов для скутера класса СИ-175, что же касается мотолодок и скутеров СА-250, то для них производится всего один дорожный и тяжелый мотор «Москва». Недопустимо медленно решается вопрос о производстве доступного по цене и простого в эксплуатации подводного мотора.

Результаты наших лучших

Восемьсот мин с два

ционный бал, полученный курсантами, равнялся четырем.

Повышению успеваемости, улучшению воспитательной работы способствовало социальное соревнование, проводимое и разворачиваемое между бригадами. Начальник клуба В. Великов, секретарь партийной организации Т. Вергазов, начальники учебной части М. Тураев постоянно контролировали выполнение обязательств. Лучших результатов добилась бригада в составе П. Кузнецов, Ю. Кузнецов, Б. Меньялова, А. Попелителева, В. Шатунова. Все их курсанты с первого раза сдали экзамены в ГАИ.

В клубе большое внимание уделяется производственному обучению. Все виды технического обслуживания и ремонт учебных автомобилей проводится курсантами под руководством инструкторов. Это значительно экономит средства, assigned на ремонт техники, увеличивая срок службы автомобилей, а главное помогает будущим шоферам приобрести твердые практические навыки. Сейчас в АМК ведется капитальный ремонт более двадцати тысяч километров. Несмотря на это, они находятся в хорошем техническом состоянии. Коэффициент технической готовности нашего автомобильного парка в 1959 году составил 0,95. За все время работы в клубе не было аварий, вызванных техническими неисправностями автомобилей. Значительная заслуга в этом принадлежит заведующему учебно-производственными мастерскими Е. Незымаеву и мастеру производственного обучения И. Большакову.

В связи со смотром значительно увеличилась помощь, оказываемая клубом первичным организациям ДОСААФ. В клубе были организованы курсы общественных инструкторов. Окончив их, 32 человека получили право преподавать устройство автомобиля и правила уличного движения, 62 слушателя стали инструкторами практического вождения. За успешную подготовку технических кадров многие работники клуба награждены знаком ДОСААФ «За активную работу». Среди награжденных — П. Кузнецов, К. Кривошеин, Т. Вергазов, Б. Меньялов, А. Попелителев, В. Починок.

При подведении итогов смотра будут

учитываться и спортивные показатели; количество проведенных соревнований; подготовленных разрядников, судей. Спортивно-массовую работу в АМК возглавляет совет автомобилиста под председательством старшего спортсмена Г. Веткова. В совет избраны офицеры запаса В. Великов, В. Симанюшкин, спортсмен первого разряда Ю. Скачков, В. Москвинская, В. Носов и другие.

Совет клуба явился инициатором проведения традиционных соревнований го кросса на перекресток Волжской зоны. Организация этих соревнований возлагается на клуб, команда которого заняла первое место в прошедшей встрече. В кроссе 1959 года приняла участие автомобильная Саратова, Пензы, Оренбурга, Ульяновска, Куйбышева, Сызрани и Чапаевска. Переходящий кубок завоевали гошники Куйбышевского АМК.

Члены клуба стали пропагандистами гонок на ледяной дорожке. Такие соревнования проводятся не только в областном центре, но и в других городах.

Практически в каждом районе нашей агитацией за спорт являются выступления спортсменов. Так, в самом крупном промышленном районе города — Кировском моторостроителем почти не занимается. Совет клуба провел здесь несколько соревнований. Сейчас почти на всех промышленных районах созданы мотоотряды. В Старополье до недавнего прошлого не было мото-спортсменов. Совет Куйбышевского АМК вынес решение провести здесь областной зимний кросс. Старопольцы полюбили мотоспорт. Сейчас в городе уже насчитывается несколько команд, между которыми проводятся регулярные сборная города принимает участие в областных встречах.

На одном из заседаний совета клуба обсуждался вопрос о развитии мотоциклетного спорта среди досоафцев одного из заводов. Затем сюда был направлен опытный гошник В. Марфинов, выделено три мотоцикла. Вскоре на стадионе были проведены гонки по ледяной дорожке, в которых приняли участие и заводские гошники. Теперь на заводе работает мотоциклетная секция в составе 25 спортсменов.

Всего в 1959 году Куйбышевским АМК было проведено 17 соревнований по мотоциклетному спорту. В ходе их норму первого спортивного разряда выполнили В. Носов, В. Краснов, Б. Мальхин, В. Мартышов, восемь гошников стали спортсменами второго, пятнадцать — третьего разряда.

Во время подготовки к смотру двадцать восьми активистов клуба были присвоены судейские категории.

Партийная организация и весь коллектив клуба прилагают все усилия для того, чтобы Куйбышевский АМК занял одно из первых мест среди участников всесоюзного смотра.

И. МАТВЕВ,
зам. председателя
Куйбышевского обкома
ДОСААФ, член совета клуба.



Инженер-инструктор Т. Вергазов проводит занятия по правилам уличного движения на автоматическом стенде.

В апреле 1959 года секретариат ЦК ДОСААФ принял решение о проведении всесоюзного смотра работы клубов общества. Обсуждая это решение, преподаватели и инструкторы Куйбышевского АМК высказали ряд ценных предложений, направленных на улучшение учебно-спортивной работы. Одно из них касалось повышения ответственности наших работников за качество подготовки будущих водителей.

Раньше преподаватели, инструкторы по вождению и производственному обучению были плохо связаны между собой. Проводя занятия в одной и той же группе, они не советовались друг с другом, как лучше организовать обучение. В порядке опыта в клубе было создано пять бригад, каждая в составе инженера-инструктора, техника-инструктора и двух—трех (в зависимости от количества курсантов) инструкторов вождения. За бригадой на весь период учебы мы стали закреплять определенные группы и автомобили. Инженер-инструктор отвечает сейчас за качество подготовки курсантов по всем дисциплинам. Он планирует учебный процесс в прикрепленных группах.

Такая система полностью себя оправдала. Об этом убедительно говорит итог работы клуба по подготовке водителей за период участия в смотре. Из восьмисот курсантов, закончивших обучение, двое не получили удостоверения водителя. Средний экзамена-

спортсменов — водномоторников еще далеки от международных достижений. Но нам думается, что непременнo идти по пути обеспечения отдельных спортсменов моторами иностранных марок. На соревнованиях из-за этого большинству спортсменов приходится бороться в неравных условиях. Настало, наконец, время спросить: когда же будут созданы отечественные спортивные и гоночные моторы? Мы просим ЦК ДОСААФ ускорить решение этого вопроса.

В ближайшее время мы проведем городской актив спортсменов — водномоторников, где будут обсуждены итоги прошедшего сезона и намечены задачи на 1960 год.

Мы уже начали привлекать в члены морских клубов многочисленных владельцев мотолодок. В течение лета с их участием мы намереваемся провести три спортивных соревнования. Кроме того, в нынешнем году наш комбинат выступит в 10 крупных соревнованиях. Интересная

борьба ожидается в матчах встреч водномоторников Ленинграда и Эстонии.

Выполнение решений III пленума ЦК ДОСААФ требует от всех нас большой связки работы. Спортсмены — водномоторники Ленинграда полны решимости преодолеть все препятствия на этом пути.

Л. ЛЕВАНТ,
председатель секции мор-
ской подготовки спорта
при горкоме ДОСААФ,
Ленинград.

НИКОЛАЙ ОБРЯДИН

Рисунок И. Марголина.

Май 1957 года. На Антоновской площадке, что возле Маяковской горы, покорившей горб вертоблуда, появились первые строители Западно-Сибирского металлургического комбината. Вбили в землю кол, поставили палаточный городок. Прошло всего два года, а теперь палатки показывают новичкам и экскурсантам: смотрите, как первое, самые сильные, отгрохали своим дятлом сибирское землю.

Недавно в гостях у строителей побывал академик Иван Павлович Бардин.

— Металлурги за сорок восемь часов из руды получают сталь и прокат, — сказал он. — У строителей иначе: от первого колышка на пустом месте до завода — длинная, тернистая дорога. Но разве сравнить теперь ваши возможности с теми, что были, скажем, у нас на Кузнецкстрое! Мы имели только рабочие руки да энтузиазм. На Антоновской площадке теперь первоклассная техника...

Тысячи молодых строителей управляют замечательными механизмами на ударной стройке, и среди них — огромная армия шоферов.

*

Для Николая Обрядина жизнь на Антоновской площадке началась не с медовых приванок. Пришел сюда, когда на месте гаража кружила по тугому насту жесткая поземка. При нем ставили здесь первую палатку. И сам он, не разгробив глины, добил кайлой мерзлую землю — строил стожану для автомобилей.

А потом, однажды вечером, механик сказал ему:

— Ну, пора. Поедешь, Обрядин, сегодня в ночь.

В тот вечер выписали Николаю первую в его жизни шоферскую путевку.

Смена прошла хорошо. Но когда возвращался под утро в гараж, почувствовал страшную усталость, обмяк. Сказалась и дневная работа, и напряженные ночи. Не заметил, как задремал, и ногой, тяжелой, как чуган, нажал до отката на газ. Проснулся от сильного толчка. Сразу даже не мог сообразить, как могло занести машину таким манером — стояла она на другой стороне кювета.

О том, чтобы без посторонней помощи вывести машину, не могло быть и речи. Устроился на сиденье поудобней, втянул голову в плечи, задумался.

Светало. Над дорогой вставало утро — холодное, серое. И мысли бродили в голове под стать ему — неприятные. Пропал. Такого ему, конечно, не прощают. На миг даже подумал, что зря связался с шоферской профессией. И сразу устыдился этой мысли — ведь сколько мечтал об этом.

...Работал Николай у себя на Вологодском бригадире в колхозе. В армию попал в стройбат, плотничан. Там и решил он научиться водительскому делу. Учеба шла хорошо, и Николай по-настоящему привязался к машине. Когда на участок, где он работал, привозили раствор, вертелся около самосвалов,

вместе с водителями копался в моторе. Заметил его любовь к машине один из старых шоферов, и не полагался такое, однажды сказал ему:

— А ну-ка, парень, садись. Сделай-ка круг по двору...

Круг, потом еще круг. Сегодня, завтра...

Когда настал срок демобилизации, в казарме гимнастерки уже не полагалась никакая — права водителя. Посовещался Николай с друзьями, и решили все вместе махнуть на стройку Западно-Сибирского металлургического. Всем пятерым вручили комсомольские путевки. Дня, когда он станет настоящим хозяином машины, сам выедет из гаража, парень ждал нетерпением. Даже по ночам снился ему этот день. И вот — на тебе...

На дороге остановилась легковая. Хлопнула дверца, и невысокий человек в полушубке подошел к кювету. Николай вздохнул: завар Иван Спиридонович Кокосин начал. Сам приехал. Теперь добра не жди. Обрядин виновато вылез из кабины, обшел вместе с заваргом автомобиль.

— На месяц — разнорабочим! — заключил Иван Спиридонович.

Легковая как бы в наемскую подмигнула. Николай враспыл взглядом заднего фонаря и укатила, чихнув синим дымком.

И снова в руках кайла. Но недолго пришлось Николаю долбить землю. В тот же день под конец партия его помянул механик:

— Давай к Спиридоновичу...

А тот посмотрел на Обрядина исподлобья, хмыкнув неопределенно, завернул по привычке. Потом вытащил из кармана вчетверо сложенный листок, протянул шоферу:

— Давай, солдат, работать надо! Но только... смотри!

И Николай глядел теперь в оба. Даже иногда рад был случившемуся: ума набрался...

Вырстал на промышленной площадке гараж, прибывали новые автомобили, все больше становилось водителей. Но не хватало порядка. Были такие шоферы, которые гнали за большими зарплатами, другим просто было все ничем. После смены спешили в гараж, как на пожар. Лихо тормозили на полном ходу. Скрипнут тормоза, вздрогнет машина. Кто-нибудь из шоферов бывало крикнет:

— Пожелал бы ее, что ли...

А из кабины беззаботный голос:

— А чего жалеть-то? Железа в России много!

И порядки, которые были в ремонтных мастерских, тоже не нравились Николаю. Стоишь, дондаешься своей очереди, и вдруг тот, кто был позади, уже уезжает в рейс. Все знают: «поставил слезарь».

Как-то, когда была его машина в ремонте, сидел Николай возле конторы, курил. Остановился рядом ремонтник, спросил:

— Хочешь скорее из гаража выйти?

— Ну?

И ЕГО ТОВАРИЩИ

— Неси тогда, — подмигнул тот. Николай взял его за грудки и поднес кулак к самому носу.

— А это видел? Эх, тряпнуть бы такого как следует! Да что один сделаешь. А коллектив еще не окреп, не собрался с силами.

* * *

Однажды в марте Николай шел домой с Валентином Барсуковым, комсоргом. Вместе служили, вместе приехали строить завод. Валентин говорил о беспорядках, потом спросил:

— Если будет комсомольско-молодежная бригада создавать, пойдешь?

Обрядин остановился:
— Пиши! Я тебе точно говорю — пиши сейчас же!

Тот улыбнулся, достал блокнот, карандаш. Поставил на чистом листе цифру «один» и против нее вывел: «Обрядин».

— А кто еще пойдет, как думаешь? — Пиши: Парфильев, Тимофеев...

На общем собрании коллектива автоколони они сидели все вместе. Григорий Тимофеев с бумажкой в руках стоял около президиума и громко читал обязательства, которые брала на себя комсомольско-молодежная бригада: «Перевыполнять план... Экономить резину и запасные части... Не иметь ни одной аварии... Каждому наездить без капитального ремонта по сто двадцать тысяч километров... Всем вступить в народную дружину... По-коммунистически вести себя в быту...»

После каждого пункта в зале раздавался одобрительный гул. Но кое-кто зубоскалил:

— Кишка тонка. Не потянут!

На первом собрании бригадиром избрали Владимира Парфильева. Парень он хота и молодой, зато водитель опытный — первого класса, душа-человек.

Двадцать два парня стали бороться за звание бригады коммунистического труда. Разные по характеру, по опыту работы. Медлительный, спокойный Обрядин. Общидящий, как девушка, и добрый, старичковатый Парфильев, подвижный, юркий Тимофеев... Все объединяло одно: желание трудиться и жить по-коммунистически. Не считались ни со временем, ни с трудностями. Скоро в бригаде стало правилом: не смог напарник выйти на работу, езжай в рейс сам. Об этом не договаривались — каждый решил это для себя.

В конце месяца, когда закрыли наряды, ходили счастливые: всех оставили позади.

Весной развезло дороги — ездить приходилось по хляби. Особенно трудным был участок до Есауловского канала, где работали экскаваторы. Тот и дело по дороге на канал останавливались машины, часами простоявали около них шоферы. Считалось, что здесь — самая невыгодная работа. Сюда шли с неохотой. Партийная организация обратилась к молодежной бригаде: помочь, ребята, надо.

Есауловский канал стал для комсомольцев настоящим испытанием, школой мужества и дружбы.

Тут и в самом деле приходилось трудно. На дороге к экскаваторам надрынно ревели самосвалы. Подойти вплотную к экскаватору было невозможно — под ковш подтапливал бульдозер. Бульдозер помогал и выбирался из-под ковша. Уставали, Нерничали. И все-таки не сдались. Никто из ребят не пошел бригаду, никто не ушел с канала.

В День молодежи бригада взяла новые обязательства. Заявили, что переходящее звание шефов — Московского городского комитета комсомола, которое держала в то время молодежная бригада путейцев, ко Дню строителя будет у шоферов.

К этому времени у молодых шоферов появились серьезные соперники: в колонне создали два коллектива опытных водителей МАЗов. Те взывали «мальчишки» на соревнованиях.

В гараже снова посмеивались, не давали прохода:

— Затрут теперь пацанов!
— Задевят их «мазисты», как котят!

Николай спокойно относился к таким разговорам, молчал. Григорий отшучивался. Владимир сорвался со всеми, перереживал. Собрался вместе, постановил: не сдаваться.

В конце месяца подвели итоги и стало ясно: не затерли их, не задавили. Когда начальнику колонны Ивану Алексеевичу Казмину дали материал с итогами месяца, он не поверил:

— Где это видно, в нашем деле — сто семдесят процентов! Пересчитай!

Пересчитали — сто семдесят. Начальник рассердился, сам пошел в плановый отдел. Смотрел, как работает бухгалтер. А тот, безстрастно щелкая костяшками, медленно говорил:

— Парфильев — двести двадцать, Обрядин — сто девятност, Тимофеев — двести... Итого: сто семдесят на бригаду, как в аптеке.

В начале августа, когда комитет комсомола новостройки подвел итоги соревнования между молодежными бригадами, звание Московского горкома комсомола было присуждено бригаде Владимира Парфильева!

...Снова занесло новостройку снегом. Днем и ночью гуляет по дорогам метель, бьетса о ветровое стекло мелкая пороса, стелется навстречу поземка. Сидит за рулем Николай Обрядин, смотрит на языки башенных кранов, чернеющих по сторонам, на стрелы экскаваторов, нацеленные в зимнее небо. Все дороги здесь изъездили, знает площадку, как свои пять пальцев. И все-таки каждый раз отмечает новое: растет стройка.

Небывалые темпы взяли строители. Через два года кто-то, самый достойный, разобьет летку дома и клинет, искрся, первый чутун новорожденного гиганта — детница семилетки.

Г. НЕМЧЕНКО,
Г. ЕМЕЛЬЯНОВ.

Сталинск.

НОВЫЕ ЭКЗАМЕНАЦИОННЫЕ БИЛЕТЫ

С введением с 1959/60 учебного года новой программы подготовки шоферов-профессионалов в автомобильном клубе ДОСААФ вводятся также и новые экзаменационные билеты.

В билетах 5 вопросов, на 3 из которых можно ответить устно, используя наглядные пособия, а по двум — курсантам следует выполнить практические работы. Например, билет № 2 содержит следующие вопросы и задачи:

— Что называется порядком работы цилиндров двигателя и для чего шоферу нужно его знать? Назовите порядок работ цилиндров двигателей ГАЗ-51 и ЗИЛ-120.

— Какими признаками сопровождается работа двигателя на бедной и богатой смесях и каковы последствия работы на этих смесях?

— Какое назначение на автомобилях имеет генератор? Покажите и назовите основные части и объясните работу его.

— Смонтируйте шину на плоский обод и накачайте ее воздухом с верхней величины давления манометром.

— Подберите инструмент и произведите нарезание резьбы на стержне болта.

Таким образом, для проведения экзаменов по новым билетам обязательно

нужно использовать парк учебных автомобилей и производственные мастерские автомобильных клубов.

Если курсант в пределах класса, в котором проходит экзамен, не может выполнить ту или иную работу, то он делает ее в гараже непосредственно на автомобиле или в мастерских. В этом случае целесообразно экзаменовывать в гараже и мастерских не одного человека, а группу в 3—5 человек, которые одновременно будут выполнять заданную им работу.

В связи с введением новой формы проверки знаний выпускников автомобильного автомобильного клуба нужно обратить самое серьезное внимание на производственное обучение курсантов, заранее тщательно продумать организацию и материальное обеспечение экзаменов.

При отсутствии возможностей для выполнения практических задач экзамены приниматься не будут.

Введение новых экзаменационных билетов должно значительно улучшить качество подготовки шоферов.

К. ШЕСТОПЯЛОВ,
старший инженер Управления
военно-технической подготовки
и спорта ЦК ДОСААФ СССР.

Задачи ближайшего будущего

Репортаж

Во всем мире продолжает развиваться автомобильный транспорт, расширяющий себе все более широкие сферы применения. Численность мирового автомобильного парка превышает 120 миллионов единиц, а общий грузооборот автомобильного транспорта составляет 700 миллиардов тонна-километров; доля отстойного участка автомобильных перевозок в мировом грузообороте выросла за последние 30 лет почти в четыре раза; в экономически развитых странах она сейчас достигает 25—30 процентов, в то время как в 1929 году не превышала 5,6 процента. В СССР, еще в 1938 году занявшем второе место в мире по выпуску грузовых автомобилей, достигнута высокая степень насыщения народного хозяйства средствами автомобильного транспорта.

Проблемы семилетки

Д. П. Великанов глубоко проанализировал состояние автомобильного транспорта СССР и за рубежом, раскрыв перед слушателями величественную картину дальнейшего развития советского автомобилостроения в семилетку 1959—1965 годов. Отметим, что на предстоящие семь лет еще в полной мере сохраняется преобладание в автомобильном парке СССР грузовых машин (7,4 процента, в то время как в мировом автомобильном парке 78 процентов автомобилей являются легковыми), докладчик подробно остановился на предстоящих изменениях структуры грузового парка страны в результате резкого увеличения производства седельных тягачей и полуприцепов к ним, однотонных и полутоннажных грузовиков для мелкопартиционных грузов, а также разнообразных машин для специализированных перевозок.

В течение семилетия грузооборот автомобильного транспорта нашей страны возрастет почти вдвое. Между тем общая грузоподъемность автомобильной техники за те же годы всего на 40 процентов. Это означает, что рост производительности автомобильного транспорта будет достигнут главным образом за счет коренного улучшения организации перевозок, совершенствования методов вождения автомобилей, повышения их эксплуатационных качеств. Во многом это связано с широким применением автомобильных поездов, развитием специализированных перевозок, для которых должны быть созданы специальные грузовые автомобили вместо обычных универсальных. Хотя это сопряжено с некоторым снижением коэффициента использования парка, применение специализированных автомобилей в СССР вполне целесообразно. Специализация и открывает большие возможности лучшей организации перевозок, сокращения простоев под погрузкой и разгрузкой, сохранения грузов и т. д.

Большое внимание было уделено в докладе автобусным перевозкам, «в на-

сти и многие другие сведения были приведены доктором технических наук, профессором Д. П. Великановым в его обширном докладе, с которым он выступил на конференции «Новая техника автомобилостроения», состоявшейся в Москве. Конференция, в которой принял участие до 600 автомобилостроителей со всех концов страны, организовал Московский дог. научно-технической пропаганды имени Ф. Э. Дзержинского совместно с НИИАТ и НАМИ. Цитированный выше доклад был первым из шестнадцати, прочитанных на конференции, причем остальными докладчиками были главным образом конструкторы автомобильных заводов и руководители научно-исследовательских институтов.

Стоящее время в нашей стране созданы все материальные предпосылки для того, чтобы радикально решить важнейшую задачу отечественного автотранспорта, — заявил докладчик, — и удовлетворить в полной мере потребности населения в автобусных перевозках. Весьма интересными были также его выкладки по мелкопартиционным и сельскохозяйственным перевозкам. Подсчитано, что к 1965 году необходимо довести количество малотоннажных (до 2 тонн) грузовиков в стране до 21 процента от всего наличного грузового парка. Нелегкая задача, если вспомнить, что производство пяти грузовиков почти полностью прекратилось у нас в стране около 15 лет тому назад.

Новые конструкции

Обстоятельный и интересный доклад сделал на конференции А. М. Кригер — главный конструктор автозавода имени Лихачева. Достинством его выступления явилось то, что он не только обрисовал конструктивные особенности нового грузовика ЗИЛ-130 и его модификаций, но постарался обосновать принятые конструктивные решения. И хотя мотивировки были не всегда бесспорны (трудно, например, согласиться с выбором устаревшей компоновки, предусматривающей размещение кабины за двигателем), они были выслушаны аудиторией с большим вниманием и интересом. В частности, весьма поучительны соображения по снижению веса автомобиля ЗИЛ-130 (докладчик привел убедительные сравнительные данные, свидетельствующие о том, что новый советский грузовик не уступает по этому показателю лучшим американским образцам), по увеличению поверхности охлаждения радиаторов, выбору передаточного отношения пятой передачи (решено сделать ее прямой), установке на некоторые модификации автомобиля двухскоростного заднего моста, отра-

ботке колес в трех вариантах и т. д. Во всяком случае из доклада главного конструктора ЗИЛ мы вынесли впечатлительные, что новый автомобиль ЗИЛ-130 (подробное описание которого приводится в этом номере журнала) является интересной и зрелой конструкцией, появившейся в результате серьезной и удачной работы большого творческого коллектива.

Длительными аплодисментами участники конференции проводили с трибуны и главного конструктора Горьковского автозавода А. Д. Просвирина, рассказавшего о новых моделях автомобилей ГАЗ и состоянии подготовки их производства. Эти аплодисменты горьковских конструкторов синхрал, впрочем, не только своим содержательным докладом (который, заметим в скобках, был несколько суховат), но и демонстрацией интересного кинофильма о дорожных испытаниях опытных образцов однотонного автомобиля ГАЗ-62, массовое производство которого начинается в этом году.

Что, хотя и скептически оценили

Не менее интересны и полезны были сообщения представителей других автомобильных заводов — Минского, Ульяновского, Крайовичского и Запорожского, Московского карбюраторного завода, а также доклады научных работников НАМИ тт. И. Ханниа и В. Лапидуса, проанализировавших развитие конструкций современных автомобильных двигателей и автоматических трансмиссий. Представитель Научно-исследовательского института шинной промышленности И. И. Селезнев ознакомил участников конференции с основными проблемами проектирования и изготовления шин, а руководители НИИ автоприборов В. Шаховцев и Н. Сметнев — с немецкими заменами изделий электрооборудования.

Обширным и глубоким был доклад директора НИИАТ Н. Б. Островского «Эксплуатационные требования к конструкции автомобиля и автомобильных поездов».

Основные претензии эксплуатационников сводятся, разумеется, к типу выпускаемых автомобилей. Этому вопросу и была посвящена добрая половина доклада Н. Б. Островского, хотя в ряде случаев ему приходилось, так сказать, «ломиться в открытую дверь», поскольку основной ряд номинальной грузоподъемности грузовых автомобилей (0,8—1,5—2,5—4,0 — 7,5 — 12—25 тонн) уже разработан и, как признал сам докладчик, «полностью отвечает требованиям эксплуатации автомобильного транспорта не только в настоящее время, но и на многие последующие годы». Справедливый упрек был брошен в адрес конструкторов автозавода имени Лихачева, которые, сделав хорошее дело — три модификации автомобиля ЗИЛ-130: с короткой, нормальной и длинной базой, — вдруг «коробели и

короткую базу (3300 мм) выбрали чересур «длинной» (т. е. не настолько короткой, как того требуют эксплуатационщики — 2700 мм), а длинную базу чересур «короткой» (4500 мм вместо полных 4800 мм).

В свете последних достижений шиферо-новаторов, водителей автомобильные поезда большой грузоподъемности (см. «За рулем» № 11), весьма убедительно прозвучали суммированные НИИАТ на научной основе требования эксплуатационников к тягачу и конструкции прицепо- и полуприцепов.

Доклады подробно изложили эти требования, адресуя их к заводским заводом-изготовителям. Он подчеркнул необходимость срочного введения так называемой «безбарьерной сцепки» для всех выпускаемых автомобилей и прицепо-в. Важнейшей задачей является также создание конструкций пассажирских прицепо-в и специального легкого-го автомобиля для такси.

Серьезные требования предъявляются при обеспечении необходимых технических и экономических качеств автомобилей. Что касается технических требований, то речь идет, разумеется, не только о довольно длинном перечне механизмов, устройств и приборов, которыми следовало бы дополнить конструкцию того или иного автомобиля, но и о важнейших общих конструктивных решениях, необходимых, чтобы подкормить жизнь. Так, эксплуатационники считают, что следовало бы расширить почти на всех отечественных автомобилях диапазон и число передач в трансмиссиях (пятнадцатичные коробки и двухуровневые задние мосты), усилить эффективность и надежность тормозов, шире проводить унификацию конструкций по узлам и деталям.

Совершенно справедливо Н. Б. Островский критиковал установившуюся практику обеспечения водителей простыми автомобилями городского большого удобства, чем водителям грузовиков. В самом деле, почему в кабинках грузовых автомобилей почти не устанавливаются противосолнечные козырьки, приборы для обогрева и для обдува стек-лов, регулируемые сиденья?

Большое значение для эффективной эксплуатации автомобиля имеет применение устройств, обеспечивающих облегчение запуска двигателя при низкой температуре. Недоступны также конструкции итисурной про-сыбы эксплуатационников о создании устройств, позволяющих отключать емкость радиатора на время подогрева двигателя. Нет до сих пор и элементов крепления утеплительных капотов и т. д.

И, наконец, в докладе директора НИИАТ были удачно систематизированы требования к конструкциям автомобилей, имеющие отношение к безопасности движения. Прежде всего речь идет о внедрении второй — независимой и эффективной — системы тормозов, так как ручной тормоз, выполняющий функции только стояночного, не может удовлетворить возросших требований к надежности действия тормозной системы автомобиля. Для больших грузовиков и междугородных автобусов необходимо разработать конструкции задних сидений; все эксплуатационники хотят иметь приборы, которые могли бы обеспечить постоянную видимость и достаточную обзорность через переднее и

боковые стекла кабины в любую погоду и при любой температуре. Дело чести работников автомобильной промышленности — создать такие приборы.

Особенно необходимо при проектировании автомобилей решить задачу повышения стабильности регулировок узлов и деталей, оказывающих прямое влияние на безопасность движения, — угол наклона шкворня, люфта рулевого управления, регулировки тормозов, фар, сигнала и т. д. При этом конструкции должны обеспечивать возможность надежно и просто произвести регулировку в условиях автомобильного хозяйства.

Заводская инструкция, прочитанная вслух

На фоне всех этих серьезных и квалифицированных докладов и сообщений о развитии дискуссионно-прослушавшегося выступлении главного конструктора Московского завода малолитражных автомобилей А. Ф. Андронова. Словно на занятиях начинающих автолюбителей, перемежая свои поверхностные объяснения бестактными вопросами к аудитории, докладчик описал... конструкцию автомобиля «Москва-407», который выпускается уже около двух лет и достаточно подробно описан заводской инструкцией и многочисленных журнальных статьях. Ни слова не было сказано о наметках по модернизации автомобиля и его модификации, о поисках новых путей, о проблемах, волнующих конструкторский коллектив Московского завода малолитражных автомобилей.

Неприятное впечатление от этого доклада усугубилось еще и тем, что, как утверждают многие участники конференции, это выступление полностью повторило как по форме, так и по содержанию доклад того же Андронова на подобной же конференции в том же зале два года назад. Очевидно, главный конструктор МЗМА не подверг модернизации не только выпускаемый на заводе автомобиль, но и текст своего стародавнего выступления.

Конференция ли это?

Мы так подробно останавливаемся на выступлениях т. Андронова только потому, что сами участники конференции не имели никакой возможности дать ему сколько-нибудь достойную оценку. Работа здесь была организована по довольно странному принципу: за три рабочих дня конференции на доклады было отведено свыше 20 часов, а на выступления участников — всего лишь... 20 минут. Какая же это конференция!

Дело, разумеется, не в терминологии, а в том, для какой цели были созданы в Москву несколько сот человек со всех концов страны. Если только для того, чтобы молча выслушать упомянутые доклады, то не разумнее ли было бы отправить Магмета к горе, т. е. разослать тезисы этих докладов на места? Создает впечатление, что организаторы конференции больше интересовались возможностью проставить в какой-то графе галочку о проведенном мероприятии, чем настоящей пользе дела. Иначе трудно себе представить, почему

запланированное заранее «принятие рекомендаций» (как это значилось в программе конференции) было осуществлено без какого-либо предварительного обсуждения, без всякого учета мнения участников конференции. А ведь в Думе имени Даврицкого собрались весьма компетентные люди, опытные эксплуатационники, которые могли бы внести в расчеты конструкторов и выкладки исследователей весьма ценные коррективы, вдохнув в автомобильную науку живую струю практики и жизненного опыта! Как же можно было так обречь себя, не используя этот драгоценный коллективный ум, заставив молчать несколько сот человек, каждый из которых был способен обогатить любой из докладов, прочитанных на конференции!

Реплики под занавес

О том, насколько обоснован наш упрёк к организаторам конференции, говорит уже тот факт, что даже в анекдотически малый срок (20 минут), отведенный для выступлений участников конференции, было высказано куда больше интересных мыслей, ценных предложений и разумных советов, чем в inom двухчасовом докладе. Так, выступивший под занавес москвич Е. Кузнецов убедительно показал необходимость сокращения номенклатуры лишних деталей, изменения сроков технического обслуживания автомобилей и поднял ряд важных вопросов о взаимоотношениях эксплуатационников с автостроителями. Развивая эти мысли, Д. Рубец подчеркнул, что польза от конференции была бы во много раз больше, если бы здесь удалось организовать деловое обсуждение ряда проблем, столкнув мнения конструкторов, эксплуатационников и — что весьма своевременно! — работников нефтеперерабатывающей промышленности.

В настоящее время обслуживание и автомобильным малым неизмеримо возросло; на ряде машин применяются гидравлические передачи; между тем качества автомобильных масел неудовлетворительны.

Убедительно прозвучала в эти факкультативные 20 минут и критика из ряда конструкторов автомобилей ЗИЛ-111 и «Чайки». Действительно, зачем было делать такую работу на работе над двигателями, отличающимися по рабочему объему цилиндров на пол-литра, а по мощности на десяток лошадиных сил? Еще более достойно удивления то, что оба двигателя абсолютно не унифицированы друг с другом.

Подобный же упрёк Д. Рубец, являющийся одним из наиболее опытных специалистов-карбюраторщиков, бросил конструкторам отечественных карбюраторов. Сейчас в эксплуатации находится 32 модели карбюраторов, почти никак не унифицированных друг с другом. Почему бы не взять одну модель за базовую, говорит Д. Рубец, например карбюратор К-82М, и на его основе создавать различные модификации?

Как видим, вопросы, поставленные в заключительных репликах, с успехом могли бы сыграть роль упрёков в начале конференции. Во всяком случае, ответы на них могли бы стать лейтмотивом доклада на весьма интересную и актуальную тему.

„ТУЛА“ БУДЕТ



В 1958—1959 годах в нашем журнале был напечатан ряд заметок и писем владельцев мотороллера «Тула», в которых Наряду с достоинствами новой машины отмечались ее существенные недостатки. Редакция обратилась на завод-изготовитель с просьбой сообщить, как учитываются критические замечания потребителей,

что предпринимается для улучшения эксплуатационных качеств мотороллера, какие изменения вносятся в его конструкцию.

Публикуемая статья главного конструктора Тульского завода А. Потюжного частично отвечает на эти вопросы.

Два с половиной года прошло с тех пор, как на улицах городов и дорог нашей страны появился мотороллер Т-200. Как и любая конструкция, он, естественно, нуждается в усовершенствовании, пути которого вытекают, в основном, в процессе его эксплуатации.

Коллектив Тульского завода работает над улучшением мотороллера. Большую помощь конструкторам оказывают замечания и предложения владельцев машины, в частности, публикуемые в журнале «За рулем».

Завод организует также специальные пробег мотороллеров, позволяющие вести детальные наблюдения за ними в различных условиях. В 1959 году, например, маршрут такого пробега протяженностью 10 тыс. км пролегал по дорогам центральных областей РСФСР, Украины, Кавказа и Прибалтики.

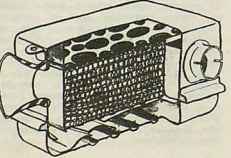
Что сделано за последнее время и что предполагается предпринять в дальнейшем для усовершенствования «Тулы»?

Известно, что некоторые узлы мотороллера и мотоциклов одинаковы. Например, контактно-сетчатый воздушный фильтр Т-200 такой же, как у К-125, К-175, К-55 и многих зарубежных моделей мотоциклов. Дополнительно Т-200 имеет глушитель шума впуска, который в известной мере служит «стойкой» для пыли.

Однако эксплуатация мотороллера Т-200 в сельских районах, на пыльных проселочных дорогах показала, что воздушный фильтр работает недостаточно стабильно. Это в известной степени объясняется необычным его расположением — под капотом. Так как пространство под ним открыто снизу и закрыто с боков, пыль, захватываясь вместе с воздухом, задерживается там.

Учитывая это, на заводе разработали конструкцию более совершенного контактно-масляного фильтра (с масляной вставкой), заполненного промывочной капроновой гутанкой (см. рис.). Испыта-

Контактно-масляный воздушный фильтр.



ния в ЦКЗБ мотоцикlostроения показали, что он обеспечивает высокую степень и стабильность очистки.

Такой фильтр внедряется в производство в 1960 году. Из-за тесной компоновки узла под капотом размещение его потребовало некоторых изменений коробки электрооборудования и эксцентрикового механизма крепления крыльев.

В нынешнем же году дополнительно к династартеру будет введено устройство для механического пуска двигателя — кинкстартер. Это облегчит эксплуатацию мотороллеров в отдельных районах, особенно там, где имеются трудности с зарядкой аккумуляторных батарей.

Для защиты электрооборудования с 1959 году электросхему мотороллера включен плавкий предохранитель. Он помещается на проводе, идущем от цепи династартера к клемме «ЯШ» реле-регулятора. Владельцы мотороллеров могут сами смонтировать такой предохранитель (диаметр медной жилы 0,25 мм). Необходимо только при этом сделать четвертый вывод, соединяющий конец шунтовой обмотки династартера со щеткодержателем (с началом серионной обмотки), не непосредственно (внутри династартера), а через клемму «ЯШ», позади предохранителя. При срабатывании последнего прекращается подача тока как к потребителям, так и на шунтовую обмотку возбудителя. Без этого специального вывода ток, не имея возможности попасть к потребителям, пойдет через шунтовую обмотку, вследствие чего может выйти из строя династартер.

Для установки предохранителя снимается династартер, отпаяются наконечники с вывода шунтовой катушки, находящийся под зажимом (гайкой) карбонитовой колодки щеткодержателя, присоединяют к выводу провод сечением 1 мм² и длиной 680 мм. Затем изолируют место соединения и пропускают провод между катушками под изоляцией пластмассовой ленточки между полюсами. После этого напаяв на конец провода наконечник с маркировкой «ЯШ» и зажимают его под клеммой «ЯШ».

Учитывая пожелания многих потребителей, завод приступил к разработке конструкции бокового крыла.

На заводе проектируется двигатель рабочим объемом 250 см³. Его серийное производство должно начаться в 1962—1963 годах.

«Тула-200М» — так будет называться мотороллер, снабженный электрооборудованием переменного тока. Его электросхема очень проста. Он не будет иметь династартера и аккумулятор-

ной батареи, а также реле-регулятора, которое заменяется стабилизатором напряжения. Не потребуются и световой указатель передка, «стояночный» свет. В настоящее время заканчивается разработка опытной конструкции Т-200М.

Большое будущее, на наш взгляд, у нового для СССР вида транспорта — грузовых мотороллеров. В 1960 году будут выпущены опытные их образцы с кузовами, имеющими теплоизоляционную прослойку. Незначительный собственный вес, сравнительно большая грузоподъемность, малый расход топлива — все это предопределяет преимущество грузового мотороллера ТГ-200 по сравнению с существующими малотоннажными автомобилями при перевозке мелких партий грузов. Обладая малыми габаритными размерами и хорошей маневренностью (радиус поворота менее 2,5 м), он может успешно использоваться также для доставки грузов в цехах, на складах и в других помещениях.

Интересной разновидностью мотороллера является мотогазик, спроектированный в изготовительном заводе совместно с ЦКЗБ мотоцикlostроения. Оно построено на базе модели Т-200 с использованием узлов и деталей классического мотоцикла СБ-3. Этот вид легкового транспорта может найти широкое применение при обслуживании населения на выставках, в парках, на курортах и т. п.

Некоторые владельцы мотороллера без достаточных оснований сетуют на то, что по весовым параметрам он уступает мотоциклам. Нам кажется несправедливым такое сравнение без учета конструктивно-эксплуатационных особенностей машины.

Надо иметь в виду, что облицовка мотороллера, защищающая водителя и пассажира от водяных брызг и масла, весит 25 кг, запасное колесо с кронштейном — более 7 кг, династартер с вентилятором — около 5 кг. Кроме того, 12-вольтовая аккумуляторная батарея Т-200 имеет вес 20 ампер-часов тяжелее обычной мотоциклетной батареи емкостью 7 ампер-часов. Поэтому не удивительно, что мотороллер весит больше, чем мотоцикл соответствующего класса.

Вместе с тем конструкторы и технологи продолжают изыскивать возможности снижения веса «Тулы». Изменяются профили металла, внедряются пластмассы, благодаря чему уже в ближайшее время мотороллер станет легче на 5—6 кг.

Модернизация и улучшение мотороллеров будут продолжаться и впредь, причем во все более широких масштабах.

ЛУЧШЕ

В заключение несколько слов о производстве и приобретении запасных частей.

Несмотря на то, что завод значительно увеличил их выпуск, они не всегда бывают в продаже. Некоторые детали двигателя и других агрегатов, изделия электрооборудования купить очень трудно.

Немногие потребители знают, что

приобрести запчасти к мотороллеру Т-200 можно через Тульскую контору Поставторг (г. Тула, ул. Луначарского, 77). Не отказывает в отправке деталей и завод. Нет сомнения, что в ближайшее время потребности владельцев мотороллеров в запасных частях будут удовлетворены в полной мере.

А. ЛОТЦКИЙ,
главный конструктор.

МОТОЦИКЛ
СТАЛ
В ПУТИ



Серия первая

С чего начать?

По шоссе быстро мчится мотоциклет. Приятно ощущать, как ветер обдувает лицо и слышать равномерный звук мотора. Но что это? Неожиданно и двигателе возникает перебои. Еще немного, и мотоцикл останавливается.

Водитель энергично действует педалью пускового механизма, но из этого ничего не получается. Приходится снимать перчатки, очки и искать причины неожиданной остановки.

Как обнаружить неисправность и устранить ее в пути, как заранее предупредить возможные неполадки? На эти вопросы мы постараемся ответить в серии заметок, которые будут публиковаться в журнале.

Итак, мотоцикл стал в пути. Прежде чем искать неисправность, отведите машину в сторону, чтобы не мешать движению транспорта, и поставьте на подставку. Расположитесь на ремонт, выберите менее запыленное место. Не забудьте предварительно постелить тряпку — на обочине трудно разыскать упавшие мелкие детали (болты, шайбы, гайки и др.). Нельзя выезжать куда-либо, не имея собой полного комплекта инструмента и насос с исправным резиновым шлангом для накачки шин. Отвертку, пассатижи и ключ для свечи надо держать отдельно, в легко доступном месте. Следует иметь с собой изоляционную ленту, небольшой моток мягкой вязальной проволоки, шуру для проверки зазоров в прерывателе и наждачка для зачистки контактов, а также запасную свечу в соответствующей упаковке. При отсутствии шупа зазор между контактами можно проверить обычной почтовой открыткой, которая имеет толщину 0,3 мм.

Но прежде чем раскладывать инструмент, необходимо убедиться, что в баке имеется бензин. Возможно, остановка произошла из-за отсутствия топлива, и достаточно повернуть ручку бензокраника «на резерв», чтобы занести мотоцикл. Однако и в этом случае дополнительно нужно убедиться, что топливо поступает в карбюратор. Для этого нажимают на упорный поплавковый клапан до тех пор, пока он переполнится бензином.

Если причина внезапной остановки не в отсутствии топлива, то нужно проверить по контрольной лампочке или с помощью звукового сигнала, включен ли зажигание. Возможно, при включенном зажигании вынул отсутствие контакта (окислилась клемма) ток из аккумулятора не поступает в цепь. Тогда зачищают клемму и надежно прикрепляют провод.

Контрольная лампочка горит, сигнал работает — значит цепь зажигания исправна и находится под током. И все же мотоцикл не заводится. В этом случае приступают к определению причин, из-за которых не работает двигатель.

СПОРТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ



АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

Всесоюзные зимние ралли
Тарту, 19—24 февраля
Первенство СССР по ралли
Каунас, 29—31 июля
Первенство СССР по шоссейно-кольцевым гонкам:
Большой приз Ленинграда,
14—18 июля
Большой приз Таллина,
8—12 сентября
Первенство СССР по кроссу на грузовых автомобилях
Горький, 6—10 октября
Соревнования на установление рекордов
озера Баскунчак, 1—10 августа

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

Первенство СССР по ледяной дорожке
Москва, 19—24 января
Уфа, 27—31 января
Первенство СССР по шоссейно-кольцевым гонкам:
Тарту, 12—16 мая
Таллин, 19—23 мая
Первенство СССР на гравейной дорожке
Ровно, 28 июня — 4 июля
Уфа, 18—25 июля
Первенство СССР по мотороссу среди юношей
Краснодар, 14—18 июля
Первенство СССР по ипподрому
Одесса, 9—15 августа
Первенство СССР по мотороссу
Львов, 14—15 августа
Первенство СССР по многодневным соревнованиям
Ужгород, 10—16 октября
Соревнования на установление рекордов
озера Баскунчак, 1—10 августа

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ

Розыгрыш приза Центрального морского клуба ДОСААФ
Москва, 25—30 июня
Всесоюзные соревнования на первенство ДОСААФ
Тернополь, 27 июля — 1 августа
Лично-командное первенство СССР
Тернополь, 15—22 августа

АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Первенство СССР
Ташанго, 20—27 июля
Соревнования на установление рекордов
Москва, 18—22 мая

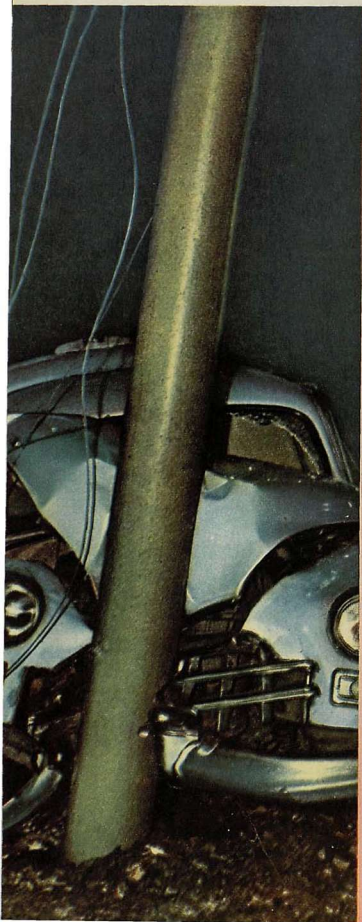
МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

Ралли «За мир и дружбу» — июль
Матчевые встречи по мотогонкам на льду
Уфа, Ленинград, Москва — февраль
Матчевые встречи на гравейной дорожке
Уфа, Ровно, Ленинград — июль
Мотороссы
Рига, Таллин, Ленинград — июль
Матчевые встречи по мотогонкам на льду
Свердловск, Уфа — декабрь

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ

В ПРАВИЛАХ НЕТ „МЕЛОЧЕЙ“!



Хорошо, что выезд на красный свет окончился для А. Смирнова сравнительно благополучно.



М. Ланский не признает себя виновным.



Владелец «Волги» В. Маврин повернул и решил объехать площадь не по кольцу, а напрямую, так ему показалось удобнее.



В. Костин со своим соотчуждинком В. Борзуновым пили водку «без отрыва от руля» прямо и автомобильно...

Этого автомобиля (снимок слева) больше не существует. Он обращен в металлолом. И не известно, будет ли жив сидевший за рулем человек. К катастрофе привела неоправданно высокая скорость.

Сколько раз приходится слышать соотрудникам ОРУД и ГАИ, останавливающим не в меру «резвых» водителей:

— Что? Превышение скорости! Да это же не нарушение, а так, мелочь...

Разные люди покупают автомобили. У одних за плечами большой водительский стаж, у других он исчисляется месяцами, а то и днями. Одни скрупулезно выполняют все требования безопасности движения, водят свои машины осторожно, другие... Вот и давайте посмотрим, как на улицах и дорогах управляют своими автомобилями шоферы-любители.

Известно, что в Москве правила разрешают двигаться с любой скоростью, обеспечивающей безопасность движения. Как быстро ехать — это всегда должен решать сам водитель в зависимости от очень многих причин — погоды, дорожной обстановки, собственного опыта и т. д. Однако предоставляемая водителю самостоятельность накладывает на него и тем большую ответственность.

Казалось бы, куда было так торопиться владельцу «Москвича-401» Г. Эдельману? А вот поди ж ты — при подъезде к перекрестку скорость его автомобиля составляла никак не меньше 60 километров в час. К тому же, только правая линия столбов си вдруг заметил, что на светофоре горит желтый свет. Вместо того, чтобы спокойно ехать вперед и таким образом освободить перекресток, водитель нерасчетливо резко затормозил. На снимке можно видеть, к чему привело это «мелкое нарушение» — подъезд к перекрестку на повышенной скорости.

Гораздо хуже окончился чересчур быстрая езда для композитора Д. Компанейца. Мало того, что водитель развил на Каширском шоссе высокую скорость, он попытался на загрузке дороги произвести обгон. «Москвич» сорвался в кувыт и продолжал быструю езду Д. Компанейцу пришлось уже на... «Скорой помощи».

Но если превышение скорости в «табели о нарушениях» стоит довольно высоко, то существуют такие требования правил, на которые некоторые автолюбители и вовсе не обращают внимания. А ведь каждое из них может стать причиной серьезного происшествия.

...На светофоре вспыхнул желтый, потом красный сигнал. Ну кто же из сидящих за рулем не знает, что по такому сигналу выезд на перекресток запрещен, автомобиль надо остановить у линии «стоп»? Известно это и автолюбителю Е. Гайцину. Известно, но он... остановил свой автомобиль только на пешеходной дорожке, едва не сбил переходящего улицу человека.

— Я испугался и не затормозил, — оправдывается незадачливый автолюбитель.

Ясно, что с таким «смелым» характе-

ром лучше вовсе не садиться за руль, а если уж хочется самому водить машину, то необходимо делать это так, как предписывают правила безопасности движения.

...По Малому Каменному мосту идет «Победа» ЭИ 61-47, «моргающим» левым указателем поворота. Будущие пассажиры такси готовятся обогнать ее справа, так как водитель «Победы», вероятно, хочет повернуть налево и тем самым освободить дорогу. «Победа» действительно поворачивает, но не налево, а направо и тут же, на мосту, останавливается. Только благодаря искусству шофера такси не произошло аварии.

Казалось бы, все ясно — водитель «Победы» совершил даже два нарушения сразу: повернул направо при включенной левой «моргалке» и остановился на мосту. Но нет, заместитель директора одного из институтов Академии наук: СССР М. Линский не признает себя виноватым:

— Подумавшись, мелочи какие... Я самого директора института подвозил, а ему на мосту сойти удобнее...

Конечно, отношение М. Линского к своему директору — его личное дело. Но уважение к начальству — не предлог для нарушения безопасности движения. Кстати, если бы водитель такси не сумел избежать наезда, больше всех как раз пострадал бы выходящий из автомобиля начальник М. Линского.

...«Москвич-407» ЭК 69—67 ведет не новичок, а старый автомобилист К. Шарпов. Но посмотрите, как он управляет автомобилем. Ему ничего не стоит заехать на левую сторону улицы только для того, чтобы обогнать еще один автомобиль и сэкономить несколько секунд своего драгоценного времени.

...Сотрудник музыкальной школы имени Дунаевского А. Смирнов получил удостоверение шофера-любителя всего несколько дней назад. Казалось бы, в первое время он должен ездить особенно осторожно. Но не тут-то было.

На Московском мосту А. Смирнову, видимо, наскучило ожидать зеленого сигнала светофора, и он неожиданно поехал прямо на красный свет, поперек идущему наперез транспорту.

Большинство нарушений, о которых мы рассказали, окончилось благополучно только потому, что кто-то другой проявил большую дисциплинированность, большую бдительность. Иначе, быть бы аварии. И все из-за «мелочей».

К сожалению, нередки еще и более крупные нарушения.

Сколько уже говорилось и писалось о том, что пьяный водитель очень опасен



Вот к чему привело резкое торможение.



Эту прокатную «Победу» разбил автолюбитель И. Шишкарев.



И тут превышение скорости. Автолюбитель И. Чувило вовремя не остановил «Волгу». В результате пострадал пешеход.

на дороге. Трудно найти автолюбителя, не согласного с этим. Трудно, но можно.

Живет в поселке Жаворонки Московской области Ю. П. Старостин. Недавно он приобрел автомобиль «Москвич-407» № 15-47 ЮАГ. Но пользоваться своей машиной он по какой-то причине доверит некому А. Н. Кало, считающему, будто сто граммов водки для водителя — ушуй пустяк.

10 ноября за грубое нарушение правил и попытку скрыться Кало в нетрезвом виде был задержан в 13-м отделении милиции г. Москвы. Уходя из отделения без удостоверения на право управления автомобилем, Кало нагло заявил, что права у него скоро опья-

будут в кармане. И действительно, когда через несколько дней, 18 ноября, Кало вновь был доставлен в пьяном виде в ОРУД, у него на руках оказалось все то же удостоверение водителя. Каким чудом попало оно опять в руки пьянца? Каким путем сумел Кало «выручить» свои права? Ответ на этот вопрос мы надеемся получить от работников УВД г. Москвы.

Рейдовая бригада журнала: Л. СЕТИН, В. АНИСИМОВ, инспектора ОРУД г. Москвы, Н. БОБРОВ, Вл. РАЗИН. [Наши корр.]

Е. Гецкин сумел затормозить свой «Москвич» только на пешеходной дорожке...



Автолюбителю Е. Сухину не хватило простора Садового кольца. Он считает, что и тротуар отведен для его автомобиля.



Вот как ездят автолюбитель К. Шарпов

Поворот на желтый свет для автолюбителя М. Харугдина тоже, очевидно, «мелочь».



Готовиться сегодня, чтобы победить завтра

Любители мотоспорта во все концы нашей страны пристрастно следят за выступлениями советских мотоциклистов за рубежом и остро переживают каждую их неудачу. О причинах этих неудач мы говорим много и, как правило, во всем обвиняем мотовожды.

Но только ли в машинах дело? Можем ли мы ныне, даже при наличии самых совершенных спортивных мотоциклов, рассчитывать на успех в соревнованиях с ведущими гонщиками Европы? Мне довелось быть участником одного из этапов первенства мира по кроссу 1958 года и этапа европейского первенства 1959 года, стартовав в международных товарищеских соревнованиях вместе с сильнейшими европейскими кроссменами. Наблюдая за своими соперниками на трассе и во время тренировок, я убеждался в том, что, помимо мотоциклетной техники, наши противники имели превосходство и в индивидуальной технике езды. Самые сложные кроссовые участки они проходили с необычайной легкостью, используя наиболее эффективные приемы преодоления препятствий, увя, пока еще отсутствующие в нашем боевом арсенале.

И я, наверно, не ошибусь, если скажу, что причины неудач нужно искать не только в несовершенных конструкциях и ненадежности спортивных машин (об этом будет речь ниже), но и в недостаточном мастерстве наших кроссменов. В связи с этим мне хотелось бы несколько подробнее рассказать о современных приемах вождения мотоцикла, которые, собственно, определяют мастерство кроссмена и многодневщика.

Распространенный на нас стиль езды на кроссах заключается в том, что перед многими препятствиями — песчаными и грязевыми участками, бродами и т. п. — спортсмен сбрасывает ноги с подножек мотоцикла. Наглядно это можно было видеть и на последнем первенстве СССР по мотокроссу в Кичиневе, где, например, такой сильный гонщик, как Н. Новохацкий, большую часть дистанции прошел с опущенными ногами. Подобная техника езды требует затрат больших физических сил, так как управлять мотоциклом приходится только руками. И естественно, к концу дистанции спортсмену нужно бороться

не только с трудностями трассы, но и с собственным утомлением.

Гораздо более рациональную технику приема и преодоления препятствий спортсмены, в частности наши чешские друзья Я. Чинкей, Я. Кмох и др. Они едут машину, не сбрасывая ее с подножек, и большую часть дистанции преодолевают стоя. Даже на вираже, когда у нас обязательно скидывают хотя бы одну ногу, они продолжают стоять. Не без удивления наблюдали мы, как на труднейших участках — грязевой колее — гонщики ухватились верны себе и проходили его стоя, управляя мотоциклом с помощью корпуса (фото 1).

Такая техника езды заметно повышает проходимость мотоцикла и позволяет, не снижая темпа, преодолевать сложные кроссовые участки. Особенно эффективна она на каменистых подъямах.

Логическим продолжением описанного выше приема езды является так называемое «выдергивание» мотоцикла на заднее колесо, или, проще говоря, езда на заднем колесе (фото 2). При этом, даже малейших препятствиях — выбоине, небольшой канавке, корнях деревьев — сильнейшие гонщики стараются оставить машину на колесе. При этом они отворачивают ручку газа и одновременно переносят центр тяжести тела к задней оси.

На заднем колесе преодолеваются и большие препятствия — канавы, холмы, бревенчатые стволы и др. Многие успешно пользуются этим приемом при подвешивании в гору и спуске с него.

Какие же преимущества дает езда на заднем колесе? Гонщик может развить максимальную для данного участка скорость, не рискуя упасть, т. е. он достигнет ощутимого выигрыша в скорости.

Достоинства современной техники вождения кроссовых машин неоспоримы, и нет нужды доказывать, что без овладения ими мы не сможем достичь высот мастерства. Но на пути к ним имеются препятствия. И здесь приходится возвратиться к тому, о чем я говорил вначале, — к недостаткам мотоциклетной техники. Конструкция ходовой части наших мотоциклов ни в коей мере не способствует овладению рациональными приемами вождения.

Взяв, к примеру, наиболее распространенную кроссовую машину ИЖ-57 СК. Она снабжена маленьким седлом на ружинках, которое находится как бы в углублении между бензобаком и небольшой подушкой, прикрепленной к заднему щитку. В то же время подножки расположены довольно высоко. В результате гонщик сидит низко с приподнятыми коленями. Из такого положения нелегко часто и быстро подниматься на подножки. К тому же ИЖ имеет небольшой клиренс (порядка 200—210 мм), значительный наклон переднего вилка (30—31°), весьма солидный вес (140—145 кг) и большой ход задней подвески (150—180 мм), что заставляет высоко поднимать циток заднего колеса. Все это вместе взятое также затрудняет езду стоя на подножках и на заднем колесе.

Я не хочу бросать незаслуженных упреков ижевцам. Такая конструкция ходовой части отвечает условиям зимних кроссов, но задачи дальнейшего развития мотоспорта настоятельно требуют создания новых мотоциклов, не уступающих «Яву», «Майко», «Хускваре», на которых выступают победители и призеры мировых и европейских чемпионатов по мотокроссу. Эти машины имеют цельковую подушку из ревертека, расположенную на уровне заднего щитка, причем сам циток находится гораздо ниже, чем на ИЖе, так как ход задних подвесок не превышает 100—110 мм. К этому нужно добавить, что названные мотоциклы обладают небольшим весом — от 90 до 100—120 кг максимум, а передняя вилка их имеет малый наклон (у «Явы», например, 28°).

На такой машине гонщик сидит на уровне оси заднего колеса, ноги у него полусогнуты, он находится впереди и опирается на большую широкую подножку. Все это как раз и обеспечивает езде без сбрасывания ног и на одном заднем колесе.

Я хочу, чтобы меня правильно поняли. Недостатки нашей мототехники не означают, что мы должны повременить с освоением современных методов вождения. Однако новые приемы можно обучаться на имеющихся машинах. Кроме того, в условиях автомотоклуба вполне возможна переделка ходовой части, как это убедительно доказал мастер спорта А. Белкин, который изменил раму своего ирбитского мотоцикла и теперь успешно выступает в соревнованиях.

Есть еще основания полагать, что Ижевский завод, уже много сделавший в области спортивного мотоцикlostроения, в скором времени начнет выпускать кроссовые машины с учетом современных требований. И к этому нужно быть готовым, чтобы не получилось того, чему мы были свидетелями на первенстве СССР по мотокроссу 1959 года. Здесь молодые способные гонщики из Ижевска Е. Суботин и Ю. Иванов выступили на мотоциклах с измененной ходовой частью. Но использовать преимущества этих машин они не смогли, так как не владели наиболее эффективными способами прохождения кроссовой трассы.

Таким образом, овладение современной техникой езды ныне должно стать главным в учебно-тренировочных занятиях. Но одним тренировок мало для победы в крупных соревнованиях.

И тут должен сказать о самом больном для нас, спортсменов, вопросе — о соревнованиях. В Чехословакии, например, ведущие кроссмены выступают по 30—40 раз за сезон. А сколько раз стартовал мы? Максимум 7—9 раз в году.

Наша цель — победа над сильнейшими мотогощниками мира. И мы этого не скрываем, ибо хотим, чтобы успехи советских мотоциклистов были под стать достижениям наших мастеров мировой спортивной державы. Но, чтобы победить завтра, надо готовиться к этому сегодня, не забывая, что путь к высокому мастерству лежит через многие крупные, в том числе международные, мотосоревнования.

Н. СОКОЛОВ,
мастер спорта,

Москва.

Фото 1.

Фото 2.



ЦЕПЬ НА МОТОПОКРЫШКЕ

Основной причиной плохой управляемости мотоцикла зимой является отсутствие надежной связи переднего колеса с дорогой. Устранить этот недостаток можно с помощью втулочно-роликковой цепи, которая надевается на покрышку колеса.

Делают это следующим образом: по средней линии снятого колеса накладывается цепь, причем расстояние между ее несамонутыми концами должно составлять 4—5 см. Связь цепи с колесом, ее соединяют в кольцо посредством заклепок. Затем, предварительно выпустив воздух из камеры, с помощью монтажных лопаток надевают цепь на покрышку. После этого шина накачивается до давления 2—2,2 атм.

Использование этого приспособления в течение двух зим показало, что мотоцикл хорошо «держит» дорогу даже на гладком льду, кроме того, увеличивается эффект торможения переднего тормоза.

С. СКРИПКИН.

Кострома.



АККУМУЛЯТОРНЫЙ ЧЕХОЛ-КРЫШКА

При эксплуатации автомобилей «Москвич» 402—407 верх аккумуляторной батареи обычно сильно загрязняется. Чтобы избежать этого и уберечь одежду водителя от действия серной кислоты, я сделал чехол-крышку.

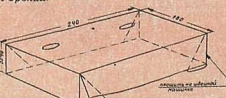
Изготавливается чехол из любого кислотоупорного пластика: полиамидного ПК-4, полиэтиленового. Его можно приобрести в магазинах химбыта и синтетических товаров.

Чехол делается в виде крышки размером 240 × 180 мм с двумя отверстиями для выхода клемм. Углы прошиваются на швейной машине.

Крышка надевается на аккумулятор сверху и крепится с одной стороны планкой.

И. АДЕСТОВ,
автолюбитель.

Горький.



В СТОРОНЕ ОТ ВАЖНОГО ДЕЛА

В КОМИ АССР плохо ведется подготовка шоферов

Известно, что улучшение качества обучения водителей является одной из основных задач комитетов и учебных организаций ДОСААФ. К сожалению, в нашей республике эта работа крайне запущена.

Курсы шоферов при первичных организациях часто возникают без ведома республиканского комитета ДОСААФ и порой при полном отсутствии каких-либо условий для обучения.

Председатель первичной организации ДОСААФ шахты № 1 комбината «Воркутуголь» И. А. Сидоров организовал четыре группы по подготовке шоферов. Один преподаватель физически не может обеспечить за 6 месяцев изучение программы даже одной группой. А некий Козодоев вел на шахте занятия одновременно во всех четырех группах. Ясно, что такое, с позволения сказать, обучение не могло дать курсантам необходимых знаний.

Чтобы создать видимость выполнения программы, Козодоев и Сидоров составляли фиктивные документы и по ним получали в республиканском комитете ДОСААФ свидетельства на право сдачи курсантами экзаменов в Госавтоинспекции. Конечно же это том, что за злоупотребления и привнесение части средств, собранных с учащихся, Сидоров привлечен к ответственности.

Серьезным недостатком в организации подготовки водителей является отсутствие необходимых учебных пособий.

В г. Воркуте в 1959 году насчитывалось более десяти курсов шоферов, материальная база которых совершенно не соответствовала требованиям. На шахте № 4 «Воркутуголь», кроме класса с несколькими плакатами, не было никаких пособий. Такое же положение наблюдалось на шахте № 1 и в некоторых других первичных организациях. Надо отметить, что и автомотоклуб ДОСААФ не располагает ни квалифицированными преподавательскими кадрами, ни необходимой материальной базой.

Организации ДОСААФ в большинстве случаев не обеспечены достаточным количеством автомобилей для проведения практических занятий. В г. Инта на одном мало пригодном для эксплуатации автомобиле ЗИС-5 обучались вождем и две группы, насчитывавшие около 100 человек. За автомобилем был закреплен один инструктор. Как показывают расчеты, для того чтобы выполнить программу по вождению, инструктор должен был бы использовать эту машину в сутки более 35 часов. Но 8 часов он находился на основной работе, а автомобиль к тому же половину времени простоял из-за неисправностей. В результате, закончив «курс науки», большинство учащихся так и не овладели профессией шофера.

Недостатком в обучении является и то, что группы создаются не по 25—30 человек, как рекомендует учебными программами, а по 40 и даже по 80 человек. Организаторы курсов объясняют это большой потребностью в денежных средствах для оплаты преподавателей, аренды автомобиля и помещения, приобретения горюче-смазочных материалов и прочих расходов, забывая при этом о необходимости повышения качества обучения.

Условия для производственного обучения, занимающего почти половину программы шофера 3-го класса, во многих учебных организациях отсутствуют, поэтому слесарные и сборочно-разборочные работы, техническое обслуживание автомобиля иногда вовсе не проводятся.

Вполне естественно, что при такой организации обучения большинство курсантов на экзаменах не могут ответить даже на самые элементарные вопросы.

Главный недостаток в учебной работе комитетов ДОСААФ Коми АССР, на наш взгляд, состоит в явном недостаточной квалификации преподавателей и инструкторов. В каждом районе есть немало специалистов по автомобильному делу, которые могут с успехом заниматься преподаванием на курсах, но комитеты ДОСААФ идут по более легкому пути — поручают это дело преимущественно тем, кто предлагает свои услуги. И не удивительно, что чаще всего курсы оказываются укомплектованными малоквалифицированными, случайными людьми.

Неудовлетворительно работают комиссии, которые ведут предварительный прием экзаменов. В составе многих из них нет ни одного человека, имеющего высшее или среднее техническое образование.

В результате плохой подготовки и заинтересованности со стороны экзаменационных комиссий сотни людей, имеющих на руках свидетельства о прохождении ими курса обучения, сдать экзамены в автоинспекции не могут.

Есть ли возможность готовить в Коми АССР полноценные кадры водителей? Безусловно, есть. Однако для этого комитеты ДОСААФ должны обратиться от позиции сторонних наблюдателей и стать подлинными организаторами борьбы за высокое качество обучения шоферов, за выполнение решений IV съезда ДОСААФ СССР.

С. ШТИНКАР.

В. ЩЕПИН.

ЗИЛ-130 и его семейство

Инженер Г. ФЕСТА,
заместитель главного конструктора Московского
автомобильного завода имени Лихачева

В текущем семилетии Московский завод имени Лихачева проводит реконструкцию и расширение производства*. В ближайшее время намечено заменить основную модель грузового автомобиля. Вместо модели ЗИЛ-164 будет поставлена на производство новая — ЗИЛ-130.

Для того чтобы наиболее полно удовлетворить потребности народного хозяйства в перевозках грузов, предполагается выпустить шесть различных модификаций.

Основную модель (ЗИЛ-130), автомобиль, предназначенный для систематической работы с прицепом (ЗИЛ-130А),

самосвал для сельскохозяйственных грузов (ЗИЛ-130Б), седельный тягач для работы с полуприцепами (ЗИЛ-130В), длиннобазовый грузовик (ЗИЛ-130Г), самосвал для строительных грузов (ЗИЛ-130Д).

Основные параметры модификаций приведены в таблице.

Часть узлов и агрегатов будет изготавливаться в различных вариантах. Сделано это с той целью, чтобы каждая модификация по технико-экономическим показателям в наибольшей мере соответствовала своему назначению.

Автомобили снабжаются двумя различными двигателями. Один из них — с рабочим объемом цилиндров 5,52 л, мощностью 135 л. с. будет выпускаться моторным заводом в Заволжье; дру-

гой — с рабочим объемом 6 л, мощностью 150 л. с. намечен к производству на нашем заводе.

Предусмотрено три варианта базы автомобиля: 3300 мм для седельного тягача ЗИЛ-130В и самосвала ЗИЛ-130Д; 3800 мм — для ЗИЛ-130, ЗИЛ-130А, ЗИЛ-130Б и 4500 мм — для грузовика ЗИЛ-130Г.

Ведущие мосты предполагается изготавливать двух типов: обычные и двухскоростные, повышенной работоспособности. Последние предназначаются для седельных тягачей, грузовиков ЗИЛ-130А и самосвалов ЗИЛ-130Д.

Размеры журнальной статьи не позволяют подробно описать все модификации нового автомобиля и дать исчерпывающие сведения о каждом из агрегатов. Поэтому мы знакомим читателя лишь с основной моделью, которая является базовой для всего семейства.

Автомобиль ЗИЛ-130 — четырехтонный грузовик среднего класса. При эксплуатации на дорогах с усовершенствованным покрытием его грузоподъемность может быть повышена до 5 т. Сухой вес автомобиля 3700 кг. Заднее колесо, шферский инструмент, дополнительное оборудование, топливо, смазка и вода — все это весит 350 кг. Полный же вес автомобиля с грузом и тремя людьми в кабине составляет 8275 кг.

На переднюю ось приходится 28 проц. нагрузки, а на заднюю — 72 проц. Такая весовая характеристика благоприятствует эксплуатации автомобиля и на грунтовых дорогах.

Благодаря короткому двигателю и сдвинутой вперед кабине платформа автомобиля ЗИЛ-130 получилась большей, чем у ЗИЛ-164, несмотря на более короткую базу (объем кузова с бортами выскочил 585 мм у ЗИЛ-130 будет 5,10 м³, тогда как у ЗИЛ-164 он равен 4,65 м³).

Конструкторы нового автомобиля уделили большое внимание созданию возможно лучших условий труда для водителя. Кабина имеет на уровне плеч ширину 1625 мм, т. е. на 120 мм больше, чем кабина ЗИЛ-164. Это важно для удобной посадки. Даже зимой, когда шофер в теплой одежде, пассажиры не будут мешать ему управлять автомобилем.

Широкое панорамное ветровое стекло в сочетании с коротким капотом обеспечивает хорошую обзорность. Для шофера устанавливается отдельное кресло, причем регулируется высота сиденья, а также его продольное положение и наклон спинки. Зимой кабина отапливается, предусмотрен обдув ветрового стекла теплым воздухом. Для работы в летнее время кабина оборудована системой искусственной вентиляции и поворачивающимися форточками в боковых стеклах дверей.

Оба варианта двигателя восьмичилиндровые, V-образные с верхним расположением клапанов. В цилиндрах двигателя ЗИЛ установлены сменные «мокрые» гильзы, что значительно упрощает ремонт. Для очистки масла применен центробежный фильтр. Система смазки снабжена масляным радиатором, который отключается зимой. Цен-

* См. «За рулем» № 8 за 1959 год.

ТАБЛИЦА СРАВНИТЕЛЬНЫХ ДАННЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ЗИЛ-130 (ТИПА 4 × 2)

Модели	База (мм)	Грузоподъемн. (кг)	Вес с грузом (кг)	ДВИГАТЕЛЬ				Удельная мощность (л. с./т)	Удельный крутящий момент (кгм/т)	Задний мост. Передаточное отношение	Максимальная скорость (км/час)	
				число цилиндров	степень сжатия	рабочий объем (л)	мощность (л. с.)					крутящий момент (кгм)
ЗИЛ-130	3800	4000	8275	8	6,7	5,52	135 при 3000 об/мин.	38	16,3	4,6	двухступенчатый 6,45 : 1	80
ЗИЛ-130А	3800	4000	14725	8	6,5	6	150 при 3200 об/мин.	41	10,1	2,78	двухступенчатый двухскоростной 6,63 : 1; 8,6 : 1	70
ЗИЛ-130В	3800	3500	8350	8	6,7	5,52	135 при 3000 об/мин.	38	16,2	4,55	двухступенчатый 6,45 : 1	80
ЗИЛ-130В	3300	7000— —8000	14525	8	6,5	6	150 при 3200 об/мин.	41	10,3	2,82	двухступенчатый двухскоростной 6,63 : 1; 8,6 : 1	70
ЗИЛ-130Г	4500	4000	8375	8	6,7	5,52	135 при 3000 об/мин.	38	16,1	4,55	двухступенчатый 6,45 : 1	80
ЗИЛ-130Д	3300	4500	9350	8	6,5	6	150 при 3200 об/мин.	41	16	4,38	двухступенчатый 7,67 : 1	70

требный вакуумный ограничитель оборотов регулируется на 3000 об/мин, что соответствует мощности двигателя примерно 148 л. с. Максимальный крутящий момент составляет 40 кгм.

Сцепление — сухое, однодисковое, с 12 нажимными пружинами, расположенными по окружности. Ведомый диск диаметром 342 мм соединяется со ступицей через пружинный демпфер.

Коробка передач — пятиступенчатая (без повышающей передачи). Все передачи, за исключением первой и заднего хода, включаются при помощи синхронизаторов инерционного типа.

Валца переключения передач расположен в полу кабины, справа от шофера.

Передаточные числа: первой передачи — 7,615; второй — 4,2; третьей — 2,34; четвертой — 1,504; пятой — 1 и заднего хода — 7,26.

Карданная передача состоит из двух валов с промежуточной опорой. Шарниры на игольчатых подшипниках того же размера, что и на автомобиле ЗИЛ-164. Резицца заключается в том, что в карданной передаче ЗИЛ-130 применены подшипники с самоподжимными сальниками, исключающими попадание грязи в шарниры и утечку смазки. Это обеспечивает значительное повышение срока их службы.

Применена новая конструкция промежуточной опоры и скользящего шлицевого соединения (рис. 3). Основная ее особенность — герметизация полости, что предотвращает попадание пыли. По долговечности этот узел в 3—4 раза превосходит подобный узел ЗИЛ-164. (Завод предполагает установить его, так же как и новую коробку передач и сцепление, на автомобиле ЗИЛ-164 еще до освоения производства ЗИЛ-130).

Задний мост будет иметь штампованный из листовой стали картер в отличие от применяемого в настоящее время литого. Главную передатку, как указывалось выше, предполагается изготовить двух типов: аналогичную ЗИЛ-164, но с передаточным числом 6,45, и двоячную, с переключением от кнопки на рычаге коробки передач и передаточными числами 6,1 и 8,6.

Автомобиль ЗИЛ-130 по сравнению с ЗИЛ-164 имеет несколько больше колею и расстояние между двоячными задними колесами. Благодаря этому облегчается работа с целями противоскользящего действия в случае необходимости, можно будет применять шины увеличенного размера.

Передняя ось также типа ЗИЛ-164, но несколько расширена колея передних колес. Конструктивными отличиями являются: использование для поворотных кулаков опорных подшипников из бронзо-графитной металлокерамики вместо чугуна, а также значительное увеличение углов наклона шкворня назад — до 3°30'. Последнее улучшает стабилизацию автомобиля и облегчает возврат руля в прямое положение после поворота.

Колеса запроектированы с уширенным ободом 7,0×20, с коническими полками. Такие ободья обеспечивают хорошие условия работы шин и способствуют повышению срока их службы. На автомобиле ЗИЛ-130 устанавливаются шины 9,00—20, однако можно также монтировать и шины 10,00—20.

Ступицы задних колес выполнены литыми из ковкого чугуна. Уплотнения

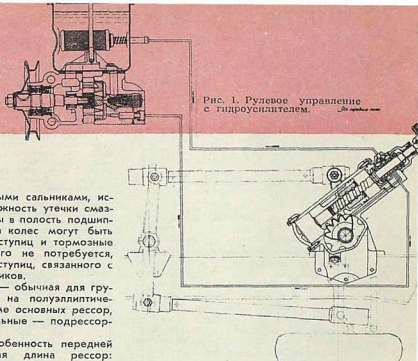


Рис. 1. Рулевое управление с гидроусилителем.

сделаны с резиновыми сальниками, исключающими возможность утечки смазки и попадания воды в полость подшипника. После снятия колес могут быть демонтированы со ступиц и тормозные барабаны. Для этого не требуется, как теперь, снятия ступиц, связанного с разборкой подшипника.

Задняя подвеска — обычная для грузовых автомобилей, на полуэллиптических рессорах. Кроме основных рессор, имеются дополнительные — поддресорники.

Отличительная особенность передней подвески — большая длина рессор: 1250 мм. Это обеспечивает высокую плавность хода и долговечность подвески, снабженной амортизаторами телескопического типа.

Надежная и эффективная тормозная система с пневматическим приводом, которая применяется на грузовых автомобилях ЗИЛ в настоящее время, будет сохранена в общих чертах и на автомобиле ЗИЛ-130. Конструктивные изменения вносятся лишь в некоторые узлы.

Увеличивается производительность компрессора. Это важно для эксплуатации автомобиля с прицепом, имеющим тормоза с пневматическим приводом, а также при работе на высокогорных дорогах, когда приходится часто тормозить. Изменена конструкция регулятора давления воздуха в тормозной системе, поскольку устанавливаемый в настоящее время на автомобиле ЗИЛ-164 регулятор часто выходит из строя.

Принципиально новой является конструкция тормозного крана (рис. 2). Он обладает значительно большей чувствительностью, что позволяет водителю по ощущению усилия на педали тормоза частично или полностью. Достижение нового тормозного крана заключается в том, что в одном узле объединяются органы управления тормозами автомобиля-тягача и прицепа. Торможение прицепа начинается несколько ранее торможения тягача, и, таким образом, отсутствует опасность «натягивания» его на автомобиль, ослабления натяжения сцепки и «складывания» автомобиля.

Часть автомобиля ЗИЛ-130 предполагается выпускать без ввода тормозной системы на прицеп. В этом случае будет устанавливаться упрощенный тормозной кран, состоящий только из одной камеры.

Ручной тормоз — центральный, расположен на ведомом валу коробки передач. Конструкция тормозного механизма — барабанного типа. Торможение осуществляется разжиманием колодок подобно тому, как на колесных тормозах.

Тормоза такой конструкции обладают значительно большим тормозным эффектом, чем ленточные. Они выгодно отличаются от дисковых тормозов тем,

что менее склонны к вибрации вследствие меньшего диаметра вращающихся масс. Привод ручного тормоза соединен с тормозным краном и с тормозной системой прицепа. При затормаживании автомобиля-тягача на стоянке центральный тормозом прицеп тормозится через привод тормозов с пневматическим приводом.

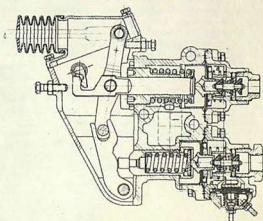
Интересна конструкция рулевого управления. Известно, что при движении по узким извилистым дорогам, особенно там, где имеется колея, работа за рулем сильно утомляет шофера автомобилей средней и большой грузоподъемности. Для того чтобы избежать этого, применяют специальные усилители.

Оправдал себя в эксплуатации, например, гидроусилитель рулевого управления автобуса ЗИЛ-127. Но дополнительный узел этого гидроусилителя имеет большой вес, дорого стоит и при его установке необходимы длинные гибкие шланги высокого давления. Поэтому он не пригоден для массового автомобиля, каковым является ЗИЛ-130.

Для новых моделей автомобилей ЗИЛ разработана оригинальная конструкция рулевого механизма, в котором гидроусилитель встроены в общий корпус руля. Такой механизм мало отличается по габаритам и весу от обычного и не требует длинных шлангов для подвода к нему масла.

Основные магистрали можно выпол-

Рис. 2. Тормозной кран.



ПОДОГРЕВАТЕЛЬ ДЛЯ ДВИГАТЕЛЯ

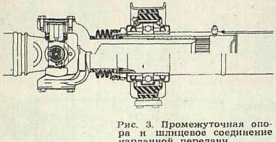


Рис. 3. Промежуточная опора и шлицевое соединение карданной передачи.

нять в виде простых и надежных металлических трубопроводов.

Устройство рулевого управления видно из схемы, представленной на рис. 1. Постоянно действующий масляный насос заставляет масло проходить через золотник, размещенный на оси червяка руля. При движении автомобиля по прямой, пока к рулю не приложено усилие, масло без сопротивления циркулирует по системе. Как только шофер начинает поворачивать рулевое колесо, на червяке механизма появляется осевая сила. Направление ее зависит от того, в какую сторону поворачивается руль. Осевая сила сдвигает золотник от среднего положения вверх или вниз. При этом масло будет поступать либо в верхний, либо в нижний цилиндр рулевого механизма, «подталкивая» шофера.

Золотник обеспечивает «следящее» действие механизма. Немедленно после того, как водитель снимет усилие с рулевого колеса, золотник займет среднее положение и прекратит дальнейшее поступление масла в полость рулевого механизма. Таким образом, шофер хорошо «чувствует» дорогу и в то же время не должен прилагать больших усилий при повороте руля.

Гидравлическое устройство не только облегчает труд водителя. Благодаря нему толчки от дороги смягчаются и рулевой механизм работает, как гидравлический амортизатор. Повышается также безопасность движения, так как внезапно снижение давления воздуха в шине (которое на автомобиле с обычным механизмом вызывает резкий рыск руля и может повлечь за собой аварию) приводит к плавному возрастанию давления на рулевом колесе. Ввиду того, что величина этого давления невелика, водитель имеет возможность «удержать» автомобиль в прямом движении. В случае обрыва ремня привода масляного насоса или выхода из строя последнего движение возможно, но, разумеется, без такой легкости управления.

По своим технико-экономическим показателям автомобиль ЗИЛ-130 стоит на высоком уровне. Мощность двигателя обеспечивает ходовые качества в любых дорожных условиях и позволяет на дорогах с усовершенствованным покрытием развивать скорость 85 км/час. Комфортабельная просторная кабина и мягкая подвеска в сочетании с легкостью управления, надежными тормозами и ликвидным сцеплением создают большие удобства для шофера, повышают производительность труда и безопасность движения.

Коллектив Московского автозавода имени Лихачева, используя свой большой производственный опыт, даст стране надежный и удобный новый грузовой автомобиль.

Работники Второго транспортного полка Москвы И. Антонов, Ю. Журавлев и В. Фирсов сконструировали простой по устройству и надежности работы подогреватель, в котором для подогрева охлаждающей жидкости (антифриза) в масле используется бензин. Подогреватель представляет собой теплообменник разборной конструкции (см. вставку), состоящий из двух цилиндров — наружного и внутреннего (рис. 1). Между ними циркулирует охлаждающая жидкость. Внутренний цилиндр служит для прохода горючих газов. Для увеличения теплообмена он имеет прорезы (рис. 2). В корпусе предусмотрено вмонтировано дозирующее устройство со свечой накаливания (рис. 3) и вентилятор (рис. 4), обеспечивающий циркуляцию турбинной (от отопителя), служащий для подачи воздуха в камеру сгорания.

Питание подогревателя (рис. 2) осуществляется самотоком от бака (емкостью 0,5—0,7 литра). Бачок имеет отверстие для сообщения с атмосферой, которое при работе подогревателя следует открывать. Бензин в бачок поступает во время работы автомобиля. Количество бензина, поступающего в камеру сгорания, регулируется винтом дозирующего устройства (рис. 5). Электромотор в это время нагревает во внутренний цилиндр воздух, он смешивается с бензином, и таким образом образуется горю-

чая смесь. Она поднимается заpalной свечой, пламя нагревает циркулирующую в подогревателе жидкость.

Подогреватель соединен с помощью резиновых шлангов с краником блока цилиндров двигателя и со штуцером отбора горячей воды для отопителя кабины. Отработанные газы, образовавшиеся в результате сгорания горючей смеси, поступают по месту выхлопа в коллектор двигателя, подогревая в нем масло.

Вначале изготавлиются, как показано на рисунке, шланги (рис. 4) и внутренний (рис. 3) цилиндры, которые затем собираются. После сборки ввинчивается дозирующее устройство. Его конструкция видна из рис. 5. Для заpalной свечи берется обычная разборная свеча, из которой выкручивается электродный электродом. К нему прикручивается икорчатка спираль из никрома сечением 1 мм и длиной 340 мм. Он имеет 9 витков диаметром 9 мм и припаивается медью к нижней части свечи. После этого свеча вставляется в дозирующее устройство и закрепляется.

При пуске двигателя подогреватель вначале включается мотор с турбиной и заpalная свеча. После этого открывают краник ружка бензина на бачке в дозирующее устройство.

Нагревание охлаждающей жидкости и масла занимает 13—30 мин.

И. ВАСИЛЬЕВ.

Наша консулляция

Ненормированный рабочий день шофера

В автомобильных хозяйствах, переходящих на новую систему оплаты труда шоферов, разрешается для водителей, работающих на автомобильных и грузовых автомобильных экспедициях и изыскательных партиях, устанавливать ненормированный рабочий день с доплатами в размере от 15 до 25 процентов соответствующей части месячной тарифной ставки за отработанный время.

В автомобильных хозяйствах, не переходящих пока на новую систему оплаты труда шоферов, также разрешается устанавливать ненормированный рабочий день для шоферов легковых автомобилей и для шоферов, работающих на грузовых автомобилях, обслуживающих только научные экспедиции. Академиком наук СССР с доплатами за переработку от 25 до 50 процентов месячной тарифной ставки.

Ненормированный рабочий день для шоферов и конкретный размер доплаты устанавливается администрацией автомобильных хозяйств по согласованию с областным (городским, краевым, республиканским) комитетом или советом профсоюза.

Рабочее время шоферов с ненормированным рабочим днем учту в часах переработки. Продолжительность их рабочего дня определяется в соответствии с объемом возложенных обязанностей. В связи с этим, при необходимости, администрация автохозяйства может обязать шофера работать в неурочное время. Каких-либо определенных норм переработки для шоферов с ненормированным рабочим днем действующим законодательством не установлено.

Если на шофера возложен такой объем обязанностей, который вызывает систематические переработки (с чем он не согласен), ему предоставляется право поставить перед администрацией автохозяйства вопрос о переводе его на работу со

строго нормированным рабочим днем.

Кроме выплачиваемой процентной надбавки к заработной плате, в качестве дополнительной компенсации за работу во внеурочное время шофером с ненормированным рабочим днем может быть предоставлен администрацией автохозяйства (предприятия или учреждения) сверх очередного отпуска дополнительный, продолжительностью до 12 рабочих дней.

Шоферы с ненормированным рабочим днем не общих оснований освобождаются от работы в дни еженедельного отдыха и праздничные дни.

В случае привлечения шофера к работе в праздничные дни (1 января, 1 и 2 мая, 7 и 8 ноября и 5 декабря) оплата его труда, независимо от фактически проработанного времени в этот день, производится по удвоенной дневной тарифной ставке с учетом установленной надбавки за ненормированный день.

Например, шоферу, работающему на легковом автомобиле, в соответствии с действующим законодательством установлено установлена ставка в размере 550 рублей в месяц и надбавка за ненормированный рабочий день в размере 25 процентов тарифной ставки, или 135 руб. По распоряжению администрации шофер работает в праздничные дни 1 и 2 мая. Чтобы определить его заработок в эти дни, необходимо определить размер его дневного заработка. Для этого надо сложить 550 рублей и 135 рублей и разделить на календарное количество рабочих дней.

Дневной заработок (27 рублей 40 копеек) умножится на 4 (два дня в двойном размере). Таким образом, за два праздничных дня водитель должен получить 109 рублей 60 копеек.

Шофером с ненормированным рабочим днем доплата за работу в ночное время не производится.

В. КАШМАНОВ.

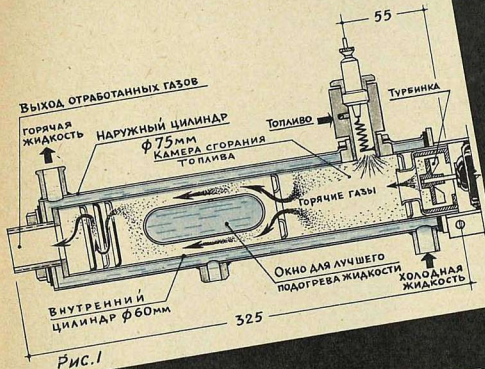


Рис. 1



Рис. 2

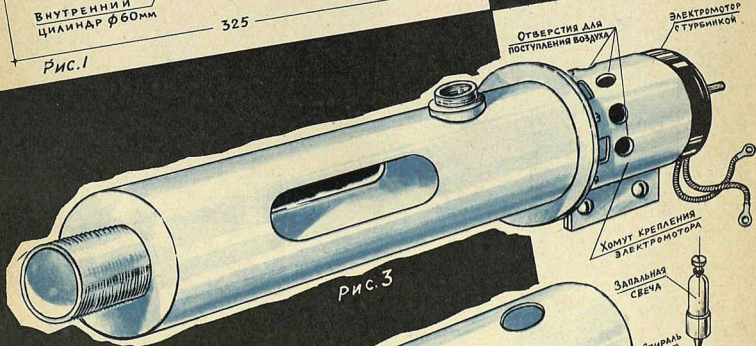


Рис. 3

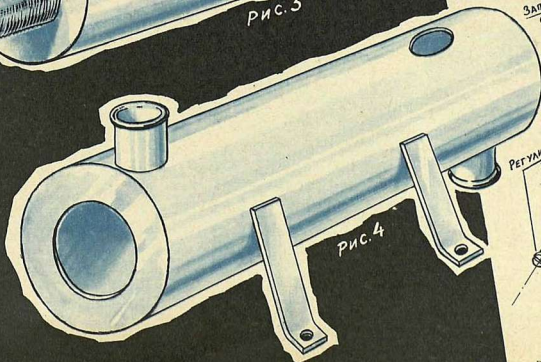
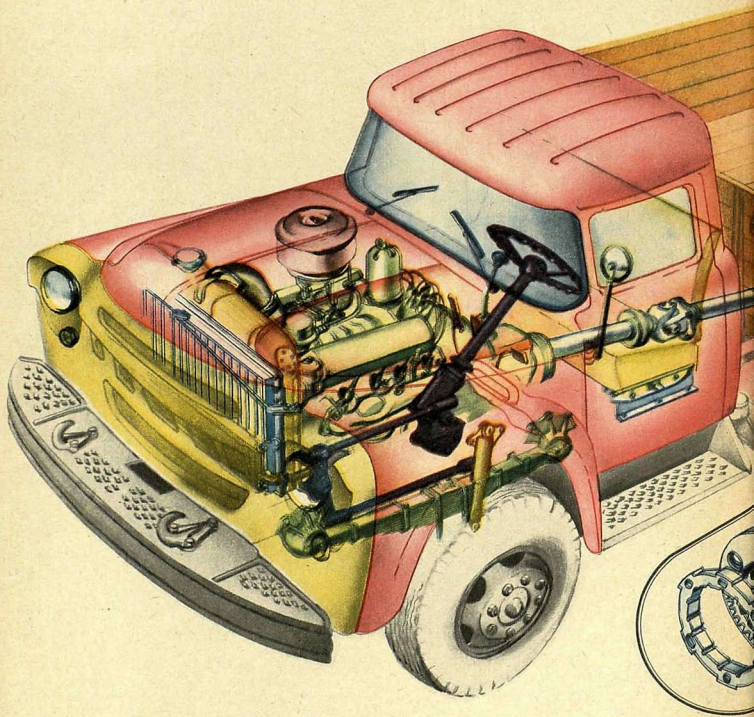


Рис. 4



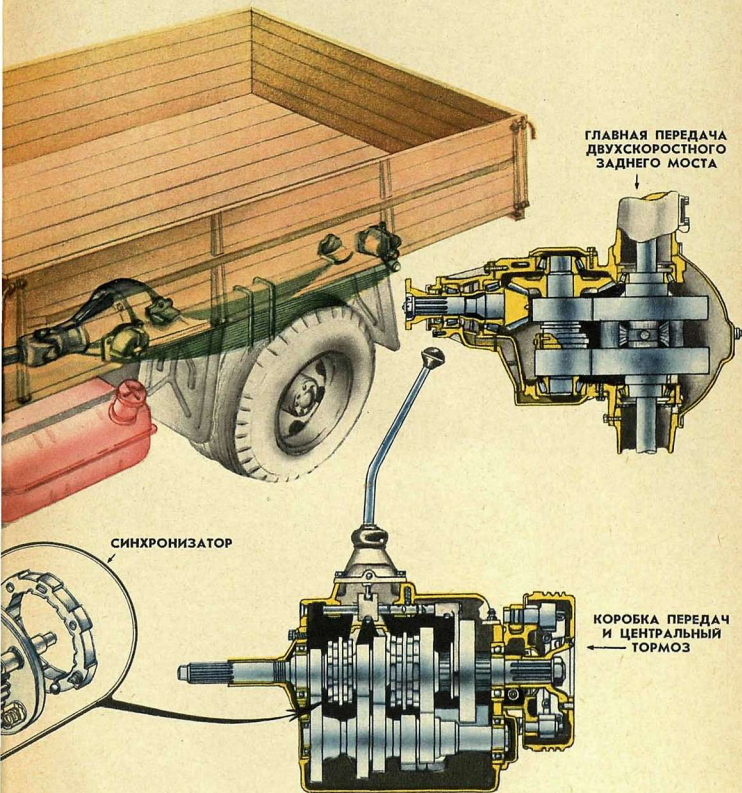
Рис. 5

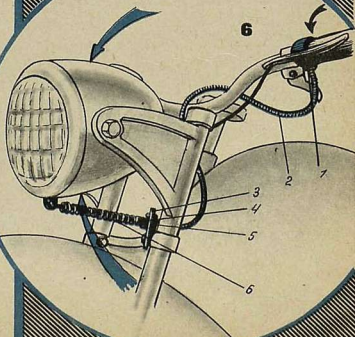
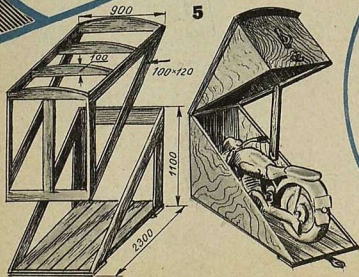
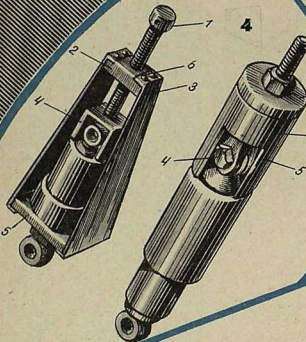
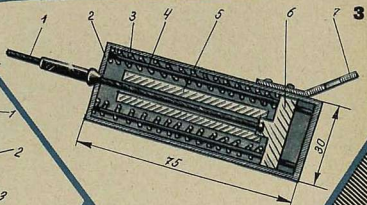
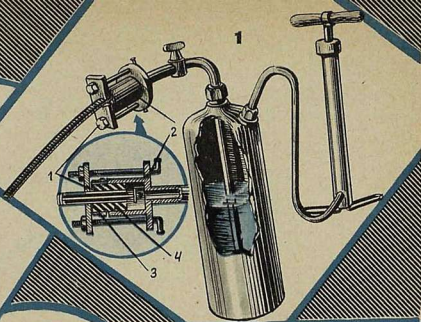
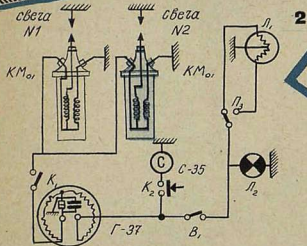
АВТОМОБИЛЬ ЗИЛ



Рисунки Н. Завьялова.

1-130





СДЕЛАНО МОТОЛЮБИТЕЛЯМИ

1. СМАЗЫВАНИЕ ГИБКИХ ТРОСОВ

Существующие способы смазки гибких мотоциклетных тросов, не снабженных штуцерами, трудоёмки и ненадежны. В течение двух лет мной применяется прибор собственного изготовления, который не только хорошо смазывает тросы, но и промывает их.

Прибор (рис. 1) состоит из металлического сосуда (ёмкостью 1—1,5 л) с винтовой пробкой и краном. Кроме того, в приборе имеется металлическая гильза 2, резиновая пробка 4 с отвер-

ствием и металлической обоймой 3, а также прижимная планка 1.

При пользовании прибором отцепляют один конец троса (у рычага сцепления — трос муфты сцепления, у карбюраторов — тросы управления Дросселем, у колеса — трос переднего тормоза и т. д.) и на обойлку его надевают прижимную планку, резинового пробку, а на нее — металлическую обойму. Край пробки, не закрытой обоймой, вставляют в гильзу.

Планка 1 прикрепляется гайками к пробке, которая вместе с обоймой плотно прижимается к гильзе, обеспечивая герметичность. После фиксации конца

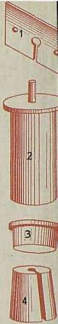
троса в гильзе кран переключают. Затем с помощью истощившегося насоса накачивают воздух в сосуд и открывают кран. В течение 1—2 минут масло пройдет по всей длине троса.

Если оболочка троса повреждена, чтобы предупредить вытекание масла, поврежденные участки необходимо предварительно покрыть изоляционной лентой.

Тросы рекомендуются смазывать подогретым маслом № 10.

Полтава.

В. МИРОШНИКОВ.



2. С ПОСТОЯННОМ НА ПЕРЕМЕННЫЙ

Генератор переменного тока, как источник энергии на мотоцикле, имеет ряд преимуществ перед генератором постоянного тока. В частности, он не требует установки аккумулятора. Учитывая это, мы переработали схему электрооборудования мотоцикла К-125 с постоянного на переменный ток.

Новая схема (рис. 2) весьма проста. Введение второй свечи не только повысило эксплуатационную надежность мотоцикла, но и положительно сказалось на мощности двигателя. При выходе из строя одной свечи двигатель работает на второй. Последняя ввинчивается в головку цилиндра вместо компрессора. Несмотря на то, что две катушки зажигания включены параллельно, генератор

переменного тока бесперебойно обеспечивает их работу. Остановка двигателя производится выключением зажигания.

При переделке электрической схемы коробки электрприборов П-35 и аккумулятора ЗМТ-7 снимаются с мотоцикла. Вместо них устанавливается генератор переменного тока Г-37 и катушки зажигания КМ-01. Одну из них располагают под бензобаком, другую под сиденьем. Кроме того, схема включает фару ФТ-7 и электрический сигнал С-35. Вместо ключа зажигания можно применить любой тумблер и расположить его, например, под фарой. Выключатель света можно поместить на фаре.

Переключатель дальнего и ближнего света, а также кнопку включения сигнала менять не требуется.

А. ФОТЧИВ.

Астраханская область.

3. ВКЛЮЧАТЕЛЬ СТОП-СИГНАЛА «ВЯТКИ»

Предлагаемый нами стоп-сигнал к мотороллеру «Вятка» состоит из металлического корпуса 2, крышки с укрепленными на ней неподвижными контактами 5, а также подвижного контакта 6, который перемещается по двум стержням 4 с пружинами 3 под действием натяжения троса 1 и крепящего кронштейна 7 (мы использовали трос от мотоцикла К-55).

Включатель устанавливается на кронштейне под бензобаком с левой стороны машины у переходной панели. Через отверстие, просверленное в заднем гра-

земом щитке, трос проведен к тормозному рычагу заднего колеса. Оболочка одним концом крепится в заднем картерном двигателе, а вторым — упирается в корпус включателя.

Сняв крышку заднего фонаря, во второй палрон вставляют лампу 6 × 3; трос от нее пропускают через трубку и присоединяют к одной из клемм включателя. Вторая клемма подключается к контакту № 2 переходной панели мотороллера.

Описанный включатель работает безотказно в течение продолжительного времени.

В. ПОКРОВСКИЙ.

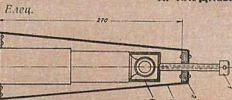
Челябинск.

Верхняя — из 10—12-миллиметровой стали; ее размеры 40 × 40.

Более упрощенное приспособление для разборки подшипков любой конструкции представлено на рис. 4 (справа). Оно состоит из выжимной вилки 1, верхней опорной шайбы 2, цилиндрического стаканчика 3 и болта 4. Стакан 3 изготавливается из любой трубы.

Для удобства снятия и установки тарелок конулы или отверстия контргайки верхнего наконечника подвески в стакане сделано двухстороннее окно 5.

А. ХЛУДНЕВ.



5. ПОРТАТИВНЫЙ ГАРАЖ

Где хранить мотоцикл, если живешь в многоквартирном доме? Решить эту проблему можно, соорудив простейший гараж. Он представляет собой прямоугольный ящик, который разрезан по диагонали на две половинки, соединенные шарнирами. Нижняя половина состоит из пола и несущей деревянной рамы, а верхняя — из рамы и фанерного потолка свободной формы. Боквья поверхности обшиваются фанерой. Элементы рамы скреплены при помощи уголков из листового железа (2—3 мм).

Соприкасающиеся крошки половин гаража должны быть хорошо подогнаны одна к другой. Металлические детали шарниров и запора можно приобрести в торговой сети или же сделать самому.

При изготовлении гаража особое внимание следует обратить на плотность прилегания обшивки к раме, чтобы дождь и снег, проникая через щели, не могли причинить вреда мотоциклу. Пол гаража делается из обычных сосновых досок, рама — из хорошо просушенного дерева твердой породы.

Нужное количество материалов легко определить по рисунку. Размеры на рисунке перечислены для гаража под мотоцикл ИЖ-49. Вместо фанеры для наружной обшивки можно применить кровельное железо или листовую алюминий.

Ю. ШМУЯЛОВИЧ.

6. УСТРОЙСТВО ПОВОРОТА ФАРЫ

Используемое на мотоциклах осветительное устройство имеет существенный недостаток — переключение с дальнего на ближний свет позволяет получить лишь крайние положения луча. Предлагаемое устройство дает возможность поворотом специальной ручки управлять фарой в вертикальной плоскости.

Простота конструкции позволяет изготовить это устройство (рис. 6) в любой мастерской. Оно состоит из ручки поворота фары 1 (можно использовать ручку газа мотоцикла М1М), троса 2, пластины 3, регулировочного винта 4 (для этого подходит и регулировочный винт переднего тормоза), двух гаек с прорезью для укладки троса 5, пружины сжатия 6.

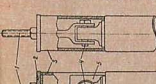
Г. ЧИХАС.

Вильнюс.

4. ДЛЯ РАЗБОРКИ И СБОРКИ ЗАДНИХ ПОДШЕВ

Для облегчения разборки и сборки задних подшипков мотоцикла мною разработано приспособление (рис. 4, слева). Оно состоит из верхней пластины 2, нижней пластины 5, круглого колпачка 4, выжимного винта 1 и стальной ленты 3. С верхней и нижней пластинок лента толщиной в 2 мм скрепляется заклепками 6.

Нижняя пластина изготавливается из любой подделочной 6-миллиметровой стали и имеет размеры 100 × 100;



Заметки о судействе автотомосоревнований 1959 года

Спортивный сезон 1959 года завершён. Позади десятки наполненных острой борьбой мотоциклетных и автомобильных соревнований. Настало время подвести итоги. И как всегда в этих случаях, лучше всего обратиться к судейским протоколам.

Отговоримся сразу: нас будут интересовали не спортивно-технические результаты, а то, что называют «вопросами проведения соревнований».

Чтобы соревнования прошли на высоком уровне, необходима, во-первых, продуманная их организация и, во-вторых, четкое, правильное судейство. Но просматривая судейские протоколы, убеждаешься, что не все соревнования 1959 года отвечали этим обязательным требованиям.

Естественно, в одной статье невозможно проанализировать все допущенные ошибки, поэтому мы ограничимся рассмотрением лишь наиболее характерных недочетов, требующих принципиальных выводов.

Прежде всего остановимся на двух соревнованиях, получивших довольно печальную известность. Мы имеем в виду финал первенства СССР по мотоциклетным гонкам на ипподроме в Одессе (см. в № 10 журнала «Финал на ипподроме» и в № 12) «Решение судейской коллегии отменено» и мотокросс на первенство Москвы (№ 10, «Чтобы не ослепить перед «периферией»). Поскольку суть дела была уже подробно изложена в журнале, можно сразу перейти к тем выводам, которые при этом напрашиваются.

Начнем с Одессы. Главная ошибка здесь заключалась не столько, может быть, в неправильном решении, сколько в тех условиях, при которых оно было принято.

Весь ход обсуждения на судейской коллегии «системы» зачета спортивных результатов свидетельствует об отсутствии руководящей роли главного судьи Н. Каманова и о его бесприщипности. То он считал правильным зачет по одной «системе» определения лучших мест, то начинал сомневаться и официально соглашался запросить разъяснение у представителя ЦК ДСОСААФ. Получив же такое разъяснение (кстати сказать, совершенно правильное), главный судья отклонил его и принял другое решение, которое противоречит логике и судейской практике, но зато совпадает с начальственной резолюцией и, о. председателя Украинского республиканского комитета ДСОСААФ К. Тимчика.

Как свидетельствуют протоколы, после этого члены главной судейской коллегии начали «сокрушаться» о том, что два представителя ДСОСААФ «не могут договориться между собой» и тем самым ставят, мол, судей в затруднительное положение. Но разве поиски компромисса должны были составлять предмет забот главной судейской коллегии? Судейская «неразбериха» в Одессе могла возникнуть только в результате

недостаточной самостоятельности главного судьи, а также вследствие постороннего влияния на коллегию.

Следует особо сказать о неправильной позиции, занятой Украинским комитетом уже после того, как оргбюро Всесоюзной коллегии судей вынесло решение об изменении результатов соревнований. Не будучи в состоянии ничего возразить по существу, комитет настаивает на том, чтобы первое место оставши за командой Киевской зоны и попутно оправдывает действия К. Тимчика тем, что организация и проведение соревнований были поручены республиканскому комитету.

ЦК ДСОСААФ неоднократно поручал организацию и проведение крупнейших всесоюзных и международных соревнований своим комитетам и клубам в Ленинграде, Риге, Тбилиси, Таллине. Но никогда не представляли этих организаций, ни руководящие работники ЦК ДСОСААФ не позволяли себе вмешиваться в судейские дела, даже если их мнение иногда не совпадало с решениями главной судейской коллегии. Такова практика и всего мирового спорта. И удивительно, как до сих пор не понимают этого работники Украинского комитета ДСОСААФ.

Принятое оргбюро Всесоюзной коллегии судей решение полностью разделяют оргбюро всесоюзных мото- и автосекций, президиумы крупнейших и высших коллегий по автотомоспорту. Секретариат ЦК ДСОСААФ СССР вынес постановление о перераспределении первого и второго командных мест соревнований в Одессе. В свете всего этого позиция Украинского комитета становится особенно неприглядной.

Уроки судейства первенства в Одессе обязывают все организации, которые проводят соревнования, равно как и все судейские коллегии, сделать определенные практические выводы. «Положение» о соревнованиях, в особенности пункты, определяющие порядок зачета, нужно излагать ясно и достаточно подробно, в форме, не допускающей никаких «кривотолков». Главный судья обязан заблаговременно ознакомиться с условиями соревнований и тщательно изучить «Положение». Если при этом он обнаружит неясности или неточности, необходимо обсудить их на главной судейской коллегии и вынести до начала соревнования свое решение, доведя его до сведения представителя команд. В крайнем случае можно потребовать разъяснения тех или иных пунктов «Положения» у организации, утвердившей его.

Судейская коллегия должна выполнять свои обязанности совершенно независимо от каких бы то ни было посторонних влияний. Никакие разъяснения и указания от лиц, не входящих в состав судейской коллегии, не могут и не должны прямо или косвенно отражаться на объективности оценки спортивных результатов.

Перейдем теперь ко второму соревнованию — мотокроссу на первенство Москвы. В ходе его главный судья Т. Глумов допустил грубую ошибку, распорядившись не давать отмашки инородному гонщику на том основании, что это будто бы внесет путаницу на финише и при определении мест среди зачетных участников.

Справедливости ради, надо отметить, что здесь не было проведено какой-либо личной заинтересованности главного судьи, так как спортсмен, допущенный вне зачета, никак не влияет на распределение мест. Все же президиум городской коллегии судей счел необходимым наложить на т. Глумова взыскание.

Все это свидетельствует о том, что пора, наконец, внести ясность в довольно запутанный вопрос о порядке зачета для личников в лично-командных соревнованиях. В том случае, если среди участников лично-командных соревнований имеются спортсмены, выступающие только в личном зачете, то место, занятое любым из них, следует определять по протоколу личных результатов с присвоением классификационных очков за занятое место. Очки же для командного зачета начисляются по протоколу командных результатов только участникам команд в соответствии с «Положением». Иначе говоря, если личник пришел на финиш пятым, то в командном зачете пятым будет другой спортсмен и именно он получит зачетные очки за занятое место.

В розыгрыше первенства города, области, республики, ведомства или спортивного общества должны участвовать только спортсмены, постоянно там проживающие, работающие в данном ведомстве или являющиеся членами данного ДСО. Если же к соревнованиям допускаются другие спортсмены, то они могут претендовать только на место в личном зачете с соответствующими классификационными очками, но не на звание чемпиона и призы. Значит, спортсмен, пришедший вторым среди участников первенства и четвертым среди всех финишировавших, займет второе место по зачету в розыгрыше первенства и получит классификационные очки за четвертое место.

В тех же случаях, когда хотят организовать соревнования с открытым стартом — на одинаковых условиях для всех участников, — их следует проводить не как первенство, а как розыгрыш приза города, республики, ведомства, общества и т. д. Тогда на получение награды может претендовать каждый участник.

И, наконец, о категории «вне зачета». Как правило, каждый участник должен иметь какой-то зачет, иначе он не может допускаться на трассу соревнования. Вне зачета а буквальном смысле этого слова спортсмены могут стартовать в исключительных случаях. Например, на первенство СССР 1959 года по

ПРОТОКОЛЫ

многодневным гонкам на трассу (со стартовыми номерами) допустили заводских спортсменов исключительно для проверки новых моделей мотоциклов, изготовленных к международным соревнованиям. При этом им не числились начисленные и классификационные очки и не определялся зачетного места.

Нам хотелось бы затронуть еще один вопрос — об ответственности судей за плохую организацию соревнований. Не только главный администратор (директор), но и главный судья повинен в тех или иных организационных недочетах, если он берется за судейство соревнований, не удостоверившись в их подготовленности или убедившись, что они неподготовлены.

К чему приводит в таких случаях снисходительность главного судьи, можно убедиться на примере проведения первенства Москвы 1959 года по автомобильным ралли.

Начальник дистанции только за три дня до старта выехал для уточнения на местности трассы двухсуточных соревнований и естественно, что главный судья, ни его заместитель не успели изучить трассу. Тем не менее они взяли устанавливать пункты КВ «по карте». В результате некоторые пункты контроля времени оказались установленными не там, где их ожидали встретить спортсмены. А один пункт КВ, от которого начинались скоростные соревнования, многие участники вообще не смогли найти, хотя и следили в поисках его несколько десятков километров. Из-за этого пришлось отменить скоростные соревнования, предусмотренные «Положением», а результаты ралли — определять исходя лишь из достижений по фигурному вождению автомобилей.

В ходе подготовки этих соревнований имели место и другие недочеты. Судейские коллегии и участники получили «Положение» о соревнованиях с двумя различными системами зачета, так как в спешке часть экземпляров «Положения» была напечатана с неутвержденного проекта. И впоследствии долго пришлось разбираться, каким же из этих «Положений» нужно руководствоваться.

При входе в закрытый парк вместо больших электрических часов, показания которых видны участникам за 20—25 м, был установлен самый обыкновенный будильник, которому «помогал» один из судей; время за каждую минуту он выкрикивал верев. Так или должны проводиться соревнования, тем более на первенство столиц?

На главного судью т. Каминского президиум Московской коллегии судей наложил взыскание за то, что он взялся судить неподготовленные соревнования, а на его заместителя т. Колынского — за срыв скоростных соревнований.

При рассмотрении материалов судейских коллегий невольно обращает на себя внимание поведение представителей команд. Бесспорно, представитель

должен защищать интересы своих спортсменов, но это не дает ему права переступать рамки правил и нарушать спортивную этику. Об этом приходится говорить потому, что поведение некоторых представителей вызывает серьезные возражения.

Весьма показательны в этом отношении действияные моторосования 2-й Спартакиады народов СССР. Мы рассмотрим здесь лишь одну сторону деятельности представителей — подачу протестов.

За рубежом, подавая протест, представитель должен сделать и денежный взнос, который возвращается ему лишь при удовлетворении протеста. Для советского спорта такая система неприемлема, но это не значит, что можно забывать о нормах поведения и забрасывать судейскую коллегию совершенно необоснованными протестами. Среди представителей и участников на почве неправильных взаимных обвинений создается нездоровая атмосфера, так как иногда заявления и протесты появляются из-за желания выиграть соревнования не на трассе, а в судейской комнате, с помощью «протестов», поданных на всякий случай, без достаточно веских оснований и доказательств.

Так, представитель команды Армении подал протест, указав, что на мотоцикле одного из участников установлена фара зарубежного производства. Не успев еще судейская коллегия разобраться и проверить факт, как представитель попросил вернуть протест, заявив, что написал его по совету «други». Представитель команды Беларуси заявил, что команда Украины подменила одного из участников, якобы получившего накануне тяжелую травму. В течение двух дней он добивал судейскую коллегию, настаивая на проверке своего заявления. Когда же участники предложили подать официальное заявление, он отказался от всех своих претензий.

Представитель команды РСФСР подал протест и обвинил команду Украины в оказании помощи своему участнику, причем единственным доказательством была ссылка на трех спортсменов, из которых двое входили в команду РСФСР.

Чтобы навести порядок в этом деле, главные судейские коллегии должны придерживаться следующих положений:

- 1) принимать от представителей разного рода заявления и протесты только в официальном порядке, в письменном виде с приведением доказательств, подтверждающих указанные в этих документах факты;
- 2) необоснованные или неясно изложенные заявления и протесты не рассматривать;
- 3) при недобросовестном использовании каким-либо представителем своих прав ходатайствовать перед организацией, которая он представлял, о его дисквалификации и запрещении выступать на определенный срок в качестве представителя;

4) при особо неблагоприятном поведении представителя ставить об этом в известность соответствующие общественные организации.

* * *

Мы затронули некоторые серьезные недочеты в проведении соревнований и их судействе. Однако это вовсе не значит, что организация и судейство большинства крупных соревнований, проводимых в истекшем году, не заслуживает положительной оценки. Надо позаботиться о том, чтобы все без исключения первенства и состязания независимо от их масштаба проходили на высоком уровне. Этого, безусловно, можно добиться, если из ошибок прошлого извлечь правильные уроки. К этому, конечно, мы призываем всех наших судей, организаторов и строителей соревнований.

А. КАРЯГИН,
председатель оргбюро
Всесоюзной коллегии судей,
судья всесоюзной категории.

СПОРТИВНАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ НА 1960 ГОД

Президиум Всесоюзной секции автомобильного спорта ЦАМК постановил принять следующую спортивную классификацию автомобилей для соревнований в 1960 году.

Гонимые автомобили: формула I — до 2500 см³, формула II — до 750 см³, формула III — до 500 см³, формула «Юниор» — до 1360 см³.

Спортивные автомобили: группа А — свыше 3000 см³, группа В — до 3000 см³, группа В — до 2300 см³, группа Г — до 1600 см³.

Серийные автомобили (легковые): класс 1-й — до 1500 см³, класс 2-й — до 2200 см³, класс 3-й — свыше 2200 см³, класс 4-й — всех рабочих объемов, специально подготовленные.

Грузовые автомобили (по маркам): класс 5-й — ГАЗ-51, класс 6-й — ЗИЛ-150, ЗИЛ-164, «Урал-ЗИС», класс 7-й — ГАЗ-69, УАЗ-460, М-72, МЗМА-410, МЗМА-415, класс 8-й — ГАЗ-63, ЗИЛ-151 и ЗИЛ-157.

НАГРАДЫ ГОНЧИМАМ

Президиум Верховного совета Башкирской АССР за высокое мастерство и отличные показатели в соревнованиях на почетными грамотами призера второй Спартакиады народов РСФСР по обладателю золотой медали ФИМ, участника XXIV Международных многодневных мотоциклетных соревнований Ю. Дурдина, призера первенства СССР по мототоннаж на гравийной дорожке И. Пеханова, победителя соревнований сильнейших мотоциклистов на ледяной дорожке Б. Самородова, неоднократного призера международных соревнований по мототоннажам гравийной и ледяной дорожкам Н. Чернова и чемпиона СССР по мототоннаж на гравийной дорожке Ф. Шайнурова.

Подписка на журнал «За рулем» принимается теперь **БЕЗ КАКИХ БЫ ТО НИ БЫЛО ОГРАНИЧЕНИИ С ЛЮБОГО ОЧЕРЕДНОГО МЕСЯЦА.**

Отделы «Союзгемити», конторы и отделения связи обязаны своевременно удовлетворять спрос на наш журнал. Редакция подписку не производит.

Рис. Б. Костина.



ПОЧЕМУ НЕ ПОШЛЕТ ПОСЫЛТОРГ

Сравнительно недавно начата работа по товарозапчастям через Посылторг приобрела огромную популярность у населения. Достаточно сказать, что в 1956 году было отправлено 144 тысячи посылок, а в 1959 году число их возросло до 371 тысячи. За этот период больше чем в два раза увеличился и ассортимент запчастей, которыми располагает Посылторг. Особенно удобен для трудящихся введенный с 1959 года наложенный платеж, благодаря которому значительно сократился срок исполнения заказов.

Несмотря на это, мотоциклисты предъявляют к Посылторгу справедливые претензии, так как очевидно часто они получают назад свои письма с ланоничным штампом «нет в наличии».

Многие мотоциклисты думают, что «ворень заяв» — в плохой работе Посылторга.

В нашей организации, конечно, есть свои недостатки, но главная беда не в этом.

Ежегодно сотрудники Посылторга, учитывая запросы населения, составляют заявки на мотоциклах. Эти заявки согласно существующему порядку отправляются в Управление торговли промтоварами и Посылторг Министера торговли РСФСР. Но там они основательно урезаются.

Чтобы показать насколько уменьшаются наши заявки, приведу несколько примеров. Списаны запчасти и мотоциклами ИИХ-56 на 1959 год был подан нами на общую сумму 25 миллионов рублей, однако Россылторг согласился выдать эти детали всего на 10 миллионов рублей. Для мотоцилов М-72 мы просили запчастей на 40 миллионов рублей, а получили лишь на 6 миллионов 790 тысяч и т. д. Так же урезаются и номенклатура запчастей.

Многие заводы не выполняют своих обязательств. Так, Ирибитский завод в течение 1959 года должен был поставить Посылторгу 693 колпачка выхлопа для мотоцилов М-72. Однако в течение трех кварталов пошло только 10 колпачков. Не лучше обстоят дело и с поставками запчастей другим предприятиям. Посылторг, только Киевский и Серпуховский заводы аннулируют свои обязательства перед Посылторгом.

О том, насколько подчас безразлично относится заводская и нуждам потребителей, говорит, например, такой факт. В Киевском заводе прекращен выпуск мотоцилов ИИХ-49. Одновременно записал с дефицитами и другие многие дефицитные детали, необходимые тысячам людей, которые в ближайшее время будут пользоваться мотоциклами ИИХ-49.

Нынче, когда предстоит переименование производств мотоцилов до 125 см³, следует предостеречь от повторения подобной ошибки. Если мотоциклы малой кубатуры будут сняты с производства заводы еще в течение нескольких лет должны продолжать выпуск запчастей к ним. Руководители предприятий и совхозархозов должны помнить о потребителях и убавлять его.

Плохо выполняют свои обязательства перед Посылторгом и предприятия, поставляющие детали и изделия электрооборудования, питания и др. Так, в 1959 году по разнарядке Россылторга завод «ОЗТАЭ» в г. Орджоникидзе должен был поставить нам три тысячи генераторов и тысячу якорей к ним для мотоцикла М-72. На деле же мы пока не получили ни одного.

Катастрофическое положение сложилось в трасами управления и в редакции дисками. На год Посылторг требуется не менее 200 тысяч пластмассовых дисковых сцепления и 350 тысяч трасов управления. Но мы не только удовлетворяем эти запросы, так как заводы не забывают об увеличении их числа. К концу года количество выходит из строя из-за их низкого качества. За заводами управления и редакции прямою ответственность за обеспечение мотоциклистов этими деталями.

Нельзя умолчать и о бедственном положении к сезонной. Острый недостаток ее ощущается повсеместно. В результате нехватки моторезины многие владельцы мотоцилов вынуждены вернуть свои машины в гараж, занимаясь отправкой писем в Посылторг и другие организации. Нежелательно, ничего сделать не можем.

«Дорога логика и обеду, но кое-что и об этом забывает. В результате мотоциклисты не могут быть обеспечены запчастями к началу летнего сезона. Так, по состоянию на 1 май 1959 года Посылторг получил деталей 32 наименования деталей электрооборудования вместо требуемых 98. В основном это резинотехнические изделия — ничего.

Следует отметить, что в последние два года ни совхозархозы, ни Союзгавторг, ни Госспл РСФСР, ни Россылторг серьезно не занимались контролированием требований по выпуску их названных частей. Поэтому заводы предпочитают производить продукцию по выпуску или выходящие из строя детали, а главным образом такие, которые помогают нам воплотить план в рублях. В результате, по данным Союзгавторга, в настоящее время на складах торговых организаций скопилось

сбыжение

огромное количество запасных частей, общая стоимость которых составляет многие десятки миллионов рублей. Обрывая самое серьезное внимание на всемерное удовлетворение взрослых потребителей, партия и правительство приняла ряд постановлений. Одно из них — «О мерах по увеличению производства, расширению ассортимента и улучшению качества товаров культурно-бытового назначения и хозяйственного

обихода» — адресовано, в частности, и мотоциклистам, а также предприятиям сменных производств. Хочется надеяться, что объединенными усилиями общественности, названных организаций и предприятий эта задача будет, наконец, решена и мы сможем отказаться от утолщения унылого штампа «нет в наличии».

Инженер М. ШАПОШНИКОВ, товарищ Россылторга.

Что выяснилось на конференции покупателей

- Поршни первого ремонтного размера есть?
- Когда поступят в продажу шворни?
- Как достать трос ручного привода тормозов?

На эти и многие другие вопросы покупатели нередко получают отрицательный ответ в специализированном магазине автомобильных деталей, что на Киевской улице в Москве. Почему? Нельзя ли разобраться в причинах отказа, а заодно обсудить и другие актуальные вопросы торговли запасными частями к автомобилям? — такую цель преследовала конференция покупателей совместно с продавцами и представителями заводов-поставщиков, созванная дирекцией магазина накануне нового 1960 года.

За последние годы снабжение запасными частями к автомобилям в нашей стране значительно улучшилось. Это отметили все, выступавшие на конференции, в том числе и директор магазина И. Портнов. На полках магазина сейчас неизмеримо больше деталей (и более широкого ассортимента), чем два — три года назад.

И тем не менее покупатели жалуются. В магазине редко найдешь то, что особенно нужно, именно ту деталь, которая сломалась, либо изнасилась раньше срока. Проблема так называемых «дефицитных деталей» продолжает по-прежнему оставаться острой и волнующей покупателей.

— Почему завод, отгружая для магазина детали, не учитывает, какие из них больше всего пользуются спросом? — закономерно интересуется покупатель В. Мельников. — Разве на МЗМА не знают, какие детали автомобилей «Москвич» ведут себя в эксплуатации хуже, более подвержены износу, поломкам и повреждениям?

Насколько осведомлены в этом вопросе руководители МЗМА, трудно судить, но зато спекулянты изучили список дефицитных деталей досконально.

Вышла из магазина, можно приобрести почти все, чего на прилавках нет, — сказал на конференции покупатель С. Плавин. — Спекулянты свили себе гнездо в районе магазина и действуют совершенно безнаказанно.

Директор магазина в своем докладе привел немало убедительных примеров плохой работы поставщиков (особенно МЗМА и Ереванского шинного завода), а когда зашла речь о перепродаже дефицитных деталей втридорога, справедливо критиковал органы милиции, которые не принимают достаточно действенных мер по борьбе со спекуляцией. Однако и ему самому пришлось услышать немало горьких упреков в свой адрес.

«Дефицитность» некоторых деталей порой создается сам магазином, — заявила покупатель Е. Шмаюнов. — Это его вина, что здесь не организована торговля крепежом и мелкими деталями; в результате за пяткопечную деталь приходится спекулянтам платить дороже ровно в сто раз.

До сих пор на автомобильных магистралях можно видеть легковые автомобили, в которых приторочены канистры и бочки с горючим. Несмотря на явные неудобства и опасность в пожарном отношении, автолюбители стараются взять в дорогу побольше

ЧЕРЕЗ СТО КИЛОМЕТРОВ БЕНЗОКОЛОНКА

горючего. У многих из них есть печальный опыт долгого ожидания в очередях на редких бензоколонках. Такое положение создалось не только из-за недостатка

заправочных станций, но и из-за их ведомственной разобщенности — все они принадлежали разным организациям.

С нынешнего года все

из жести, пластмасс и других материалов.

По примеру крупных городов на многих бензозаправочных станциях намечено организовать продажу за-

автомобилей

На то, что руководители магазина, по всей вероятности, еще «выгодно» занимаются мелкими деталями, указывали в своих выступлениях и покупатели В. Еремин и Ш. Гринберг, а также представитель Роскультагорта В. Воронин. В частности, он привел пример, когда руководители магазина не позволили выкупить явон крашеного материала, так как с ним будто бы «много возни». Немало говорилось также и о культуре обслуживания посетителей, о необходимости привлечь к изготовлению запасных частей предприятия местной промышленности. Инициативу в этом деле должен проявить магазин.

На конференции возник вопрос о расширении складских и торговых помещений магазина. Здесь становится все более тесно. По воскресеньям в обоих торговых залах магазина лишь с трудом можно протиснуться к прилавку. За последнее время выдвигалось уже несколько проектов расширения магазина, но все они положены под сукно. Позволительно спросить Управление торговли Моссовета: чем вызвано столь странное отношение к насущным нуждам владельцев автомобилей? Ведь в одной только Москве их десятки тысяч, к тому же магазины охотно посещают приезжие из других городов. Неужели нельзя разместить магазин в достаточно удобном и хорошо оборудованном торговом помещении?

Однако, как бы тесно ни было, торговать надо при всех обстоятельствах культурно и, мы сказали бы в данном случае, квалифицированно.

— Продавцы этого магазина, — говорит покупатель А. Крейнин, — не просто торговые работники, а своего рода прагматисты советской автомобильной техники, наши консультанты при покупке деталей. Они должны систематически поднимать свой технический уровень.

В связи с тем что в магазине организована постоянная консультация инженеров МЗМА для покупателей запасных частей, А. Крейнин предлагает установить также и разрезной макет двигателя, повесить плакаты по устройству отдельных агрегатов автомобиля и т. д. Эту мысль поддержали покупатели И. Ремизов, П. Кравченко, Улишкин и другие.

— Завод малолитражных автомобилей должен взять шефство над магазином, — предлагает П. Кравченко. — От этого будет польза и заводу, и магазину, и, главное, покупателям.

На конференции выступили представители заводо-поставщиков — начальник отдела технического контроля МЗМА Р. Чертов, инженер Московского шинного завода Э. Подосвинцев, а также бракер Н. Архангельский. Их сообщения были выслушаны с особым вниманием.

Большинство выступавших горячо одобрили инициативу дирекции магазина, созвавшей конференцию, которая выросла в большой и нужный разговор не только о методах торговли, но и о путях решения весьма актуальной проблемы снабжения запасными частями. Следует надеяться, что руководители заводо-поставщиков, торгующих и экспедирующих организаций внимательно изучат материалы этой конференции.

бензораздаточные станции будут подниматься республиканским «Игнефтеснабам» (за исключением гг. Москвы и Ленинграда). Что же намечено сделать для улучшения снабжения бензином в РСФСР?

Прежде всего будет увеличено количество бензозаправочных станций. Они должны быть построены в населенных пунктах на магистралах через каждые 100—150 километров. Сейчас мы добиваемся, чтобы в проектах застройки городов и поселков обязательно предусматривались площадки для бензозаправочных станций.

Большое значение имеет и оборудование, которым оснащены станции. Нередко еще можно видеть заправку с помощью ручного насоса, а то и прямо из бочки. На новых бензозаправочных станциях находят применение дистанционный контроль за количеством отпускаемых продуктов и их наличием в емкостях. Отпуск нефтепродуктов предполагается механизировать. Бензоколонки будут иметь не только мерные устройства, но и кассовые аппараты.

Как часто еще автолюбители не могут получить масла для коробок передач, рулевого управления, гидравлического передка, консистентные и графитную смазки, тормозную и амортизационную жидкости, антифриз и специальные моющие средства для автомашин. А ведь все это должно быть в продаже на любой бензоколонке.

Много неудобств доставляет автолюбителям отсутствие необходимой тары. Масла и различные жидкости должны продаваться в удобных и красиво оформленных бидонах, банках и тубах. Для этого предполагается организовать производство специальной дешевой и удобной мелкой тары

пласных частей, стекол, лампочек и других деталей, которые могут выйти из строя.

Исходя из новых задач, должны быть перестроены и проекты бензозаправочных станций. Предстоит разработать три типовых проекта таких станций — для городов, сельской местности и автомагистралей.

На станциях будут предусмотрены помещения для хранения нефтепродуктов, витрины для товаров, склады и стеллажи для нефтепродуктов в таре. Часть станций следует оборудовать компрессорами для подкачки воздуха.

Для улучшения снабжения автомобильного транспорта нефтепродуктами на полях в период уборки урожая, в дачных поселках, на туристских маршрутах и т. д. предполагается организовать производство передвижных бензозаправочных станций, преимущественно на полуприцепе.

Следует также решить вопрос о продаже готовой топливной смеси для мотоциклетных и лодочных двигателей.

До сих пор нет единой системы расчетов за отпущенные нефтепродукты. В ближайшее время на большинстве бензораздаточных станций горючие и масла можно будет приобрести за наличный расчет. Это создаст еще большие удобства для автолюбителей.

Нельзя мириться с тем, что в большинстве случаев отпуск нефтепродуктов производят люди, не имеющие должной подготовки. Специально подготовленный работник может подсказать автолюбителю, какое топливо, какие смазки и в какое время года лучше использовать, что и чем можно заменить. Он должен также быть знаком с устройством автомобиля и мотоцикла.

А. КЕЛЛЕР,
зам. начальника «Росгва-
нефтеспитва».



В автомобильном магазине. Фото Н. БОБРОВА.

НАЧАЛЬНОЕ ОБУЧЕНИЕ

Обучение вождению автомобилей является важнейшим элементом подготовки шоферов. Занятия по этому разделу программы необходимо начинать сразу же после ознакомления курсантов с общим устройством автомобиля и систематически проводить до самого выпуска. По мере освоения обучаемыми основных приемов и правил вождения время непрерывного управления автомобилем следует постепенно увеличивать и к концу отработки первой темы довести его до одного часа.

В соответствии с программой подготовки водителей мы предлагаем следующий расчет часов на изучение темы «Начальное обучение и вождение по дорогам».

№№ упражнений	Содержание упражнений	Количество часов		
		занятия на тренажере	вождение на открытых дорогах	вождение по городу
1	Начальное обучение	3	1	—
2	Вождение на низших передачах	—	2	—
3	Вождение на различных передачах	—	5	—
4	Предождение дорожных препятствий	—	3	—
5	Вождение по дорогам	—	1	3
	Зачет	—	1	—
	Всего:	3	13	3

Первое упражнение сначала отрабатывается на тренажере. За три часа курсант вполне осваивает выполнение начальных приемов вождения. Кроме этого, полезно приемы, выполненные на тренажере, повторить в течение часа на автомобиле с вывешенными ведущими колесами. В занятии на тренажере и автомобиле с вывешенными колесами включается выполнение пяти задач в следующей последовательности:

- посадка обучаемого, его положение за рулем и выход из кабины;
- расположение механизмов управления и пользование ими;
- включение первой передачи, трогание с места, регулирование скорости подачи «газа» и переключение передач с низшей на высшую при неработающем двигателе;
- подготовка двигателя и запуску, запуск двигателя рукояткой и стартером;
- трогание с места, установление необходимой скорости подачи «газа», переключение передач с низшей на высшую и торможение при работающем двигателе.

Тренировка в выполнении приемов производится по командам: «К машинам», «По местам», «Включить ручной тормоз» (демультипликатор, стеклоочиститель, отопитель и т. д.), «Заводи», «Первая», «Марш», «Вторая», «Стои», «Легко» и т. д.

Сложные приемы сначала выполняются по разделениям. Для этого дается команда: «По разделениям включить тормоза, делай — раз!». По этой команде обучаемый нажимает на педаль сцепления, выводит рычаг передач в нейтральное положение и отпускает педаль сцепления. По команде «Делай — два!» обучаемый выжимает педаль сцепления и включает вторую передачу; по команде «Делай — три!» — плавно отпускает педаль сцепления и прибавляет «газа».

Как только обучаемый понял прием, целесообразно перейти к тренировке приема в целом.

В ходе занятий инструктор должен требовать точного выполнения отработанных приемов, обращать внимание на правильную посадку за рулем, умелое пользование педалью стартера, правильность включения сцепления и переключения передач. Слабо усвоившие приемы следует дополнительно тренировать на тренажере. В конце четвертого (последнего) часа занятий инструктор проверяет каждого обучаемого по контрольному заданию.

Для первого упражнения контрольное занятие имеет следующее содержание: в произвольной последовательности, с определенными интервалами, позволяющими выполнить прием, подуются различные команды.

Под ошибкой обучаемого при выполнении контрольного задания понимается невыполнение одной из команд, включение вместо заданного другого механизма управления, включение вместо заданной другой передачи, несоблюдение последовательности в переключении передач, сильный скрежет шестерен при включении передач или сильный удар при включении сцепления. После проверки инструктор указывает обучаемому на допущенные ошибки, отмечает в книжке индивидуального учета вождения время занятий в часах и выставляет оценку.

Второе упражнение — «Вождение автомобиля на низших передачах» отрабатывается на кольцевом маршруте № 2 типного автодрома (см. журнал «За рулем» № 3 за 1959 год) или на равной дороге шириной 8—10 м. Если занятия проводятся на дороге общего пользования, то во избежание происшествий участок дороги необходимо ограждать регулировщиками.

Целью задания этого упражнения — контрольный осмотр автомобиля перед выходом из парка — отрабатывается в течение 25—30 минут методом показа. Обучаемый ко времени этого занятия еще недостаточно знает материальную часть и сам грамотно осмотреть автомо-

биль не может. Но осмотр необходим для того, чтобы приучить будущего шофера с первого выезда осматривать автомобиль перед выходом в рейс. В контрольный осмотр входит проверка двигателя (наличие горючего, охлаждающей жидкости, уровня масла), внешнего вида автомобиля (чистота, крепление бортов и дверей кабины, отсутствие течи из агрегатов), света, звукового сигнала, крепления колеса, рулевого механизма и опробование тормозов в действии. После показа обучаемый повторяет осмотр самостоятельно.

Затем инструктор переходит к отработке следующей задачи — трогание автомобиля с места, включение первой передачи, разгон и остановка ножным тормозом.

По команде инструктора обучаемый производит пуск двигателя вручную, садится в кабину на место водителя, выключает сцепление, ставит рычаг на первую передачу, подает сигнал, отпускает ручной тормоз, включает сцепление, одновременно нажимая педаль акселератора, и плавно, без рывков трогает автомобиль с места. Далее курсант увеличивает скорость подачи «газа» и движется по прямой 20—25 м. По команде инструктора «Стои» обучаемый снимает ногу с педали акселератора, выключает сцепление, выводит рычаг переключения передач в нейтральное положение, включает сцепление и, придерживаясь правой стороны, нажимает на педаль тормоза.

Основным содержанием второго упражнения является выполнение третьей задачи — переключение первой передачи на вторую. На это отводится не менее одного часа. При отработке этой задачи инструктор указывает место остановки, обозначенное прямоугольником размером 3×10 м. В отличие от предыдущих занятий обучаемому в виде задания выдается все содержание третьей задачи, после чего начинается ее выполнение. Для увеличения тренировки в переключении передач расстояния между остановками по возможности сокращаются.

Третье упражнение — «Вождение автомобиля на различных передачах» отрабатывается днем на кольцевом маршруте № 2 автодрома.

Третье упражнение является основным в начальном обучении: оно закладывает навыки в переключении передач.

Занятия по первой задаче проводятся в следующей последовательности. По команде инструктора обучаемый производит пуск двигателя и начинает движение по заданному маршруту, внимательно наблюдая за дорогой и соблюдая правила движения. Автомобильно дается разгон, выключается сцепление, рычаг переключения передач выводится в нейтральное положение, включается сцепление и отпускается педаль «газа», вторично выключается сцепление и включается высшая передача, по-

ВОЖДЕНИЮ

сле чего плавно отпускается педаль сцепления с одновременным увеличением подачи «газа». Во всех случаях при переключении передач с низкой на высшую требуется двойное включение сцепления.

В начале обучения по первой задаче инструктор для включения определенной передачи подает команды. По мере усвоения приемов переключения обучаемый выполняет всю первую задачу от начала до конца самостоятельно. При этом инструктор обязан следить за тем, чтобы обучаемый больше тренировался в переключении передач и меньше тратил времени на разгон и движение.

Занятия по второй задаче проводятся на автомобиле с выведенными ведущими колесами, при работающем двигателе. Назначение этой задачи — усвоить выполнение приемов переключения передач с высшей на низшую. Начинать показ и тренировку лучше по разделению, далее тренировать выполнение приемов в целом.

Занятия по третьей задаче включают повторение первых двух задач в движении и предусматривают дальнейшее совершенствование приемов управления автомобилем.

С исходного положения обучаемый ведет автомобиль в заданном направлении, выполняя приемы переключения передач с низкой до прямой. Достигнув скорости 16—20 км/час и прямой передачи, обучаемый самостоятельно последовательно переключает передачи с прямой до первой. Во время выполнения третьей задачи обучаемый при переключении передач не имеет права пользоваться тормозами, торможение производится только двигателем.

Время, отведенное на выполнение третьего упражнения, распределяется

следующим образом: на первую задачу — 1 час, на вторую — 0,5 часа и на третью — 3,5 часа.

Четвертое упражнение — «Преодоление дорожных препятствий» отрабатывается в дневное время в основном на втором участке автодрома.

Схема маршрута, на котором выполняется контрольное задание по четвертому упражнению, показана на рис. 1. Если на занятии выделяются несколько автомобилей, то они распределяются по препятствиям, соответствующим определенным задачам упражнения, то есть один обучаемый тренируется на участке разгона, перекрытом переносными ограничителями, другой — на подъеме и т. д. Через 10—15 минут места тренировок меняются.

После освоения приемов вождения на отдельных препятствиях (на что затрачивается до 1—1,5 часа) инструктор объясняет содержание контрольного задания. Затем приступают к вождению по всему маршруту. Во время тренировки и выполнения контрольного задания инструктор никаких команд не подает и в управление автомобилем не вмешивается, если не возникает аварийной обстановки.

Последнее, пятое упражнение первой темы — «Вождение по дорогам» отрабатывается в темное время суток с полным светом фар сначала на кольцевых маршрутах автодрома и далее на специально выбранных участках грунтово- и шоссейной дорог.

Схема маршрута, на котором выполняется контрольное задание по пятому упражнению, показана на рис. 2.

В конце обучения по первой теме назначаются часовое зачетное занятие.

И. ЗИБОРОВ.

Рис. 1. Примерная схема маршрута для выполнения четвертого упражнения 1-й темы (общая длина маршрута 1200—1400 м).

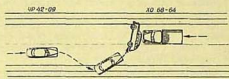
1 — дорога, перекрытая переносными ограничителями движением; 2 — холм (подъем 10°, спуск 15°); 3 — холм — выбоина — холм; 4 — зигзагообразный проезд; 5 — канавы; 6 — площадка для разворота без поворота задним ходом; 7 — площадка для разворота с поворотом задним ходом; 8 — зигзаг для проезда задним ходом; 9 — погрузочная платформа.

Рис. 2. Примерная схема маршрута для выполнения пятого упражнения 1-й темы (общая длина маршрута 2500—3000 м).

1 — канавы; 2 — ров с колеями; мостиком; 3 — косогор; 4 — колейная дорога с поворотом; 5 — колейная дорога на спуске; 6 — холм (подъем 10°, спуск 15°); 7 — холм — выбоина — холм; 8 — железнодорожный переезд; 9 — воронка; 10 — дорога, перекрытая переносными ограничителями движением; 11 — место разворота.

Невнимательность обощала дороге

Автомобиль идет по шоссе, каждую секунду меняется перед водителем дорожная обстановка. Правильно ориентироваться, найти самое верное и безопасное решение в любых условиях может только внимательный водитель. А сколько еще приходится видеть шоферов, которые едут за рулем, разговаривают, отглядываются в кабину, закуривают. Каждый раз они отвлекаются от своего дела, ослабляют бдительность. И очень часто это приводит к несчастьям.



У преподавателя 94-й средней школы Харькова А. Уралова было хорошее настроение. Вместе с приятелем он на собственном «Москвиче» ЧР 42-09 отправился на прогулку. Время было раннее, но на шоссе Москва — Симферополь всегда много машин. Причем на новой автомагистрали автомобили обычно идут с большой скоростью.

В этих условиях водитель должен быть особенно внимательным. К сожалению, А. Уралов забыл об этом. Узлекшись разговором с приятелем, он не заметил, что «Москвич» на большой скорости выехал на правую обочину. В таких случаях надо прежде всего сбавить скорость, не выжимая сцепления, слегка притормозить и осторожно вывести автомобиль на проезжую часть. Но Уралов сделал по-другому. Оказавшись на обочине, он, сбавляя скорости, резко повернул руль налево. От резкого поворота на большой скорости автомобиль перевернулся на правый бок и прополз по асфальту на левую сторону проезжей части.

Может быть, где-нибудь на пустынном месте этим и ограничились бы. Но на встречу один за другим шли автомобили. Ближе всех был ГАЗ-51 ХО 68-64. Водитель этого грузомобиля не смог оставить грузовой автомобиль и врезался в перевернувшегося «Моск»-ка.

Так дорога обощала невнимательность за рулем.

С. КЛЕЙМАН,
зам. начальника ГАИ УВД
Харьковского облспецком.

БЮЛЛЕТЕНЬ СОВЕТА СТАРЕЙШИИ

Совет старейшин автомобильной г. Москвы принял решение издать в 1960 году издание информационного бюллетеня.

В текущем году намечено издать четыре номера. В бюллетенях будут опубликованы информация о работе совета пенсионеров, их участии в жизни автомобильных хозяйств, статьи, очерки, воспоминания по истории автотранспорта и другие материалы.

Стоимость четырех номеров 10 рублей. Подписку на бюллетень надлежит направлять по адресу: Москва, Б. Орудины, д. 39. Совет старейшин автомобильной г. Москвы. Деньги следует переводить на расчетный счет № 700234 клубного выплата ВАРЗ в Московском отделении Госбанка г. Москвы.



Экспедиция Ганзелки и Зикмунда

...И вот наступает финиш подготовки: упаковка, приобретение последних необходимых принадлежностей, основного и дополнительного фото- и кинооборудования (его много, куда больше, чем то, что брали с собой Ганзелка и Зикмунд в первое путешествие).

Органиче чемоданы постепенно исчезают в чревах машин под диванами, вдоль бортов, в нижних ящиках и под сиденьями. Упаковывается обмундирование участников. В машины вносятся подсобные материалы: книги, журналы, множество карт и, наконец, «канцеляршию» — путовые дневники, технические дневники, копировальную бумагу, конверты, штампы, тушь, циркули, линейки, швейцарский и пр. Картошка набита так, что едва не разваливается.

Зикмунд берет на себя ведение всех дел, связанных с паспортами и карнетами, и является главным бухгалтером экспедиции. Целые томы учетных бумаг исчезают в его объемистом портфеле.

Чемодан для кухонных принадлежностей пока еще зияет пустотой. Отправляемся в Старый город и возвращаемся с полным комплектом предметов для кухни, словно молодожены. Кастрюля и кастрюльки, крышки к ним самых различных размеров, спиртовка, молоток для обивания мяса, дуршлаг и терка — целое царство для Роберта Вита, который утвердился по совместительству в качестве повара экспедиции.

В машину переключаются оружие, рыболовные принадлежности, аккумуляторы для кинокамеры, лампы-вспышки и фотоаппараты, магнитофоны, радиопередатчик «Клеветник», аппараты для зарядки аккумуляторов от сети, электро-

принадлежности, проволока, инструмент, кабели.

Количество вещей все растет, и соответственно увеличивается вес машин и прицепов. Большая и тяжелая телескопическая антенна выводит из себя Халупу, и он готов снять ее тут же в Праге, чтобы облегчить прицепы. Но прежде, чем избавляться от лишнего груза, все оснащение необходимо проверить в походе, особенно в тяжелых дорожных условиях Албании. Поездка по этой стране оюначательно решит, что следует нам брать в Азию, а что будет запакано в ящики и отослано домой.

Вес каждой груженой машины с прицепом достигает почти 5000 кг. Нашим моторам в 75 л. с. придется полететь.

В последние две недели не имеем ни минуты отдыха. Встаем в 5 утра, ложимся глубоко за полночь. В секретариате экспедиции телефон звонит непрерывно...

ОТЪЕЗД

Наконец едем на наших машинах к месту официального старта, у здания Центрального автоклуба на Оплетавовой улице. Нас встречают звуки военного духового оркестра, приветствуют проверки, поднимает мост приямтор Праги товарищ Саюбада. Много знакомых, милья лиц, мокрые глаза, сердечные рукопожатия. Давка такая, что приямтору едва удается перевезать стартовую ленточку. Выехать почти невозможно. Со всех сторон к нам тянутся руки за автографами, для последнего рукопожатия, слышатся пожелания счастливого пути.

У моста Ирасека бросаем последний взгляд на Прагу и через Вышеград выезжаем за город. Перед нами стелется шоссе Прага — Бенешов — Табор.

Через 182 километра мы видим маленькую Гамуд по ту сторону границы. Машины выезжают в пространство между нашим и австрийским шлагбаумом. Ганзелка включает радиопередатчик и устанавливает связь с... Эртрегей и Саудовской Аравией. Через них он сообщает миру, что передавать из Австрии не удастся, так как радиопередатчики будут опломбированы.

Справа мы совершенно не чувствуем, что пересекли границу. Вроде бы вокруг ничего и не изменилось. Задешний пейзаж напоминает южную Чехию. Но затем впечатление меняется. После будто на этой стороне жизнь остановилась в своем развитии. Повсюду вывески мелких ремесленников и частных предприятий, по пути встречается много мелких тракторов. Затемно выезжаем в городок Горн и узнаем, что свободных мест в гостинице нет.

Направляемся в кэмпинг. Ставим обе машины рядом, доставаем спальные мешки и укладываемся спать. Перед тем, как уснуть, успеваем «поймать» по радио последние известия, из которых узнаем, что мы в самом деле отправлены в путешествие.

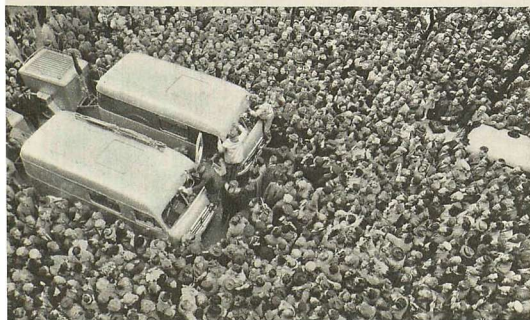
КЭМПИГ И ДОРОГА НА ВЕНУ

Утром в ресторане кэмпинга получаем воду, кофе, чай; здесь можно сварить все, что нужно автотуристу, мы готовим завтрак из своих запасов, чтобы подвергнуть первой проверке одну из составных частей нашего оснащения.

Некоторую зависть к нашим автолюбителям вызвали у нас австрийские дорожные знаки. Они установлены удобно и окрашены в красный и синий цвета ярко люминесцирующими красками, отчего очень хорошо видны издалека. И не только знаки, но и дорожные указатели. На некоторых приямдорных столбиках и деревьях нанесены люминесцирующие ромбы. Совершенно не приметные днем, ночью они ярко светятся — слева белые, справа красные. Такой способ обозначения намного дешевле стеклянных отражателей. При подезде машины к перекрестку вечером или же ночью весь он сверкает так, что не возникает никаких сомнений в том, куда какая дорога ведет.

Эти меры обеспечения безопасности движения содействуют оживлению автомобильного туризма и привлечению иностранцев. Интенсивность движения на австрийских периферийных дорогах примерно такая же, как и у нас. Но как только машина приближается к Вене,

Старт экспедиции в Праге, у Центрального автоклуба СВАЗАРМ.



лоток транспорта возрастает настолько, что приходится коренным образом перестраиваться, подлаживаясь к новому, совершенно немислительному для нас темпу движения. В городах Австрии скорости движения немного выше, чем у нас, число рядов больше. Ездят здесь по-литовски: кто умеет. Обгоняют и слева и справа, где свободнее. Многие перекрестки движения регулируются только желтыми «мигалками». На перекрестках не зевай, иначе тебе не дадут тронуться с места.

Проезд через большую часть оживленных перекрестков регулируют чаще всего полицейские, реже — светофоры. Весьма редко практикуется левый поворот с выездам из крайнего ряда.

Интересную и полезную службу несет автосмото клуб. Он организовал ремонтные пункты первой помощи на мотоциклах с колясками.

По сравнению с Прагой движение в Вене более интенсивное. Это приводит к тому, что в центре города на оживленных улицах машину поставить нелегко. Ст. Мария-Хильфштрассе отходит ряд более спокойных улочек, но чтобы отыскать местечко, где можно было бы ненадолго оставить машину, зачастую требуется настоящее искусство. Приходится несколько раз выезжать на главную улицу, снова и снова поворачивать в боковую в надежде, что за это время кто-то освободит место. Венцы научились выезжать в щели между стоящими машинами с бою, без маневрирования и осаживания. Место берется с бою, быстротой и натиском.

Человек, привыкший кulichному движению Праги или Брно, высоко оценивает отсутствие большого количества светофоров в Вене. Они сильно тормозили бы движение транспорта. Обычно на перекрестке мелькает желтый свет, на который каждый едет, как умеет. На оживленных перекрестках с движением в три ряда и более стоят уступающиеся венские регулировщики, которые очень напоминают дирижеров, управляющих движущимся уличным оркестром; они пользуются большим авторитетом. Мы ни разу не видели, чтобы кто-нибудь с ними спорил или же торговался. Регулировщик здесь, как судья на футболе: свистнул — выполнил указание беспрекословно.

ПЕРВЫЕ ХЛОПОТЫ

Уже во время погрузки машин в Праге мы проявляли беспокойство по поводу каждого грамма груза. Как оказалось, предчувствия нас не обманули. Вскоре после отъезда появились некоторые симптомы, которые не наблюдались ни в период испытаний, ни в период обкатки машин.

При скорости 20—40 км/час начиналась сильная вибрация колес, которая на большей скорости прекращалась.

И. Ганзелка и О. Халупа в кабине «Татры».



На границе Чехословакии с Австрией.

В чем причина? Механику Ольдржику Халупе предстояло разгрызть крепкий орешек.

Было решено начать с устранения всех возможных причин, которые могут вести к вибрации колес. Уже на следующий день нашего пребывания в Вене уже машины оказались в специальной мастерской, где с помощью простых и точных приспособлений выверется динамическое равновесие колес. Колеса и в самом деле нуждались в такой выверке. Добавили противозвес и снова подвергли машины испытанию. Вибрация несколько уменьшилась, но все же была еще значительной.

Морщины Ольдржики разгладились только в Будапеште. Именно здесь, последовательно проверив все части системы управления, мы нашли подлинную причину вибрации. Она крылась в пружине гасителя колебаний системы управления. Достаточно было чуть растянуть пружину, и вибрация полностью прекратилась. Потом она снова изредка появлялась, но диагноз был уже поставлен и средства лечения известны.

ВТОРОЙ ПОГРАНИЧНЫЙ ШЛАГБАУМ

Дорога, ведущая из Вены на восток, покрыта великолепным асфальтом. Вскоре мы оказываемся в Брухе на Литаве в прославленном месте покоев братьев солдата Швейца. Отсюда уже рукой подать до Никельсдорфа, пограничной деревушки возле венгерской границы. Таможенники быстро выполняют формальности, и вверх поднимается второй пограничный шлагбаум на нашем пути.

Над голубой машиной появляется антенна. Ганзелка посылает в эфир сообщение о том, что после расползлившейся радиостанции мы снова можем вести передачу.

Равнина тянется через всю Венгрию и прерывается лишь у самой столицы. И здесь имеются люминесцентные дорожные указатели. Жалко только, что надписи на них нередко сделаны мелкими буквами и поэтому издали плохо читаются.

Надвигаются сумерки. К вечеру автомобильное движение на дороге уменьшается, но приходится быть очень внимательным — множество велосипедистов и конных повозок движется без света, поэтому обнаруживаешь их обычно в последний момент.

На всем пути нас сопровождают дружелюбные взгляды и взмахи рук, улыбки доверия и приветственные крики гарьки. На каждом километре пути чувствуем, что мы в стране друзей.

НАМ НРАВИТСЯ БУДАПЕШТ

Будапешт производит очень сильное впечатление. Огромная дуга широкого Дуная разделяет город на две части.

По площади он почти вдвое больше Праги. Обширные прекрасные парки, великолепный Непстунд, бесподобный остров Маргит.

В городе две главные артерии, по которым проходит все движение: Большое кольцо и кольцо Хунгария. Первое служит магистралью, связывающей отдельные районы города и пересекающей все главные будущие улицы Второго кольца — это практически окружная дорога, дающая возможность транспорту миновать центр города. Большие улицы лучеобразно пересекают Большое кольцо и по большей части разделяют город на отдельные районы. Если приезжий знает этот принцип расчленения города, то он в нем не заблудится.

В Будапеште ездят осторожно, движение несколько слабее, чем в Праге. Большую сеть троллейбусов и автобусов дополняет старейшая в Европе подземная дорога.

Нравятся нам и жители Будапешта, очень милые, внимательные и на редкость гостеприимные хозяева. Они по-настоящему нам в чем только могут, заправляют свои «Татры». Цель нашей экспедиции близка и понятна всем людям доброй воли.

Мы раздаем автографы, вписывая их на бумагу, в книги, на флажки, паспорта, клубные удостоверения и даже на... парбильте.

ОБЛЕЧЕНИЕ «ТАТРАМ»

Вибрация колес, довольно большая нагрузка на шасси и первый полученный в пути опыт заставили нас уже в Будапеште, а затем и в Белграде осознать необходимость частичной оснащения. Лишние постельные принадлежности, химикалии, некоторые запасные части к аппаратам, часть библиотек — около полутора центнеров груза было выгружено и упаковано в ящики для отправки в Чехословакию. Здесь все это имущество будет лежать до тех пор, когда оно нам по-настоящему понадобится.

В Будапеште проводим новую рационализацию внутри машин. Покупаем пенную резину и тщательно укладываем ее под всю оптику и точные приборы, чтобы избавиться их от возможных повреждений. По-новому размещаем чемоданы и ящики, стремясь облегчить себе труд при открытии нижних отсеков.

На размещение менялось после этого по меньшей мере еще трижды, пока нам, наконец, удалось найти оптимальный вариант.

Всю дорогу от Будапешта до границы мы едем под проливным дождем. Поток дождя с ветром хлещет по гладкой поверхности машин, колеса распеваевают лужи, в Шегеде преодолеваем чуть ли не озера.

На шасси у самой венгеро-югославской границы разбираем лагерь. А дождь, не переставая, хлещет в окна, по крышам и бортам машин. Ганзелка до глубокой ночи шлет в эфир сообщения радиоприемникам всего мира о том, что завтра он не выйдет на диапазон, потому что и югославы, по примеру австрийцев, не дали разрешения пользоваться радиостанциями.

Ночью интермиссия с венгерскими пограничниками, которые проявляют нас в зоне границы, и вскоре наш мокрый лагерь тонет во тьме.

(Продолжение следует)

Форд-Старлайнер

Американские автомобили

Краткий обзор



Крайслер-Вицдор



Форд-Саиберорда



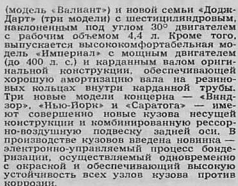
Линкольн-Континенталь

Крайний из трех крупных автомобильных концернов в США выпустил к 1960 году свою модель так называемого «компактного автомобиля». Однако основную массу продукции автомобильных заводов продолжают составлять машины среднего и высшего класса с двигателями мощностью от 200 до 400 л. с.

Программа входящих в концерн «Дженерал Моторс» заводов «Шевроле» на 1960 год предусматривает, например, выпуск 19 моделей автомобилей, на которые устанавливаются различные (в шести вариантах) восьмицилиндровые V-образные двигатели (для «компактной» модели «Корвайр» предусмотрен шестицилиндровый двигатель). Формы кузовов несколько परिवарианы, но сохраняют прежнее очертания; ряд новиков применен по внутреннему оформлению салонов. Машины оборудуются новыми шинами, у которых, благодаря применению специальной смеси искусственного и натурального каучука, срок службы повышен на 12 процентов.

Завод «Полтик» рекламирует 16 моделей, в которых введено 47 мелких усовершенствований; самое крупное из них сводится к введению нового картера гидротормоза. Сообщается также о новом, «особо экономичном» V-образном восьмицилиндровом двигателе со степенью сжатия 10,75:1, передающим числом главной передачи 2,7:1. Однако данные о расходе топлива этого двигателя не приводятся.

Концерн «Крайслер» объявил о выпуске в 1960 году «компактного автомобиля»



(модель «Валтайн») и новой семьи «Доджер» (три модели) с шестицилиндровым, расположенным под углом 30° двигателем с рабочим объемом 4,4 л. Кроме того, выпускается высокопроизводительная модель «Имернал» с мощным двигателем (до 400 л. с.) и карданным валом оригинальной конструкции, обеспечивающей хорошую амортизацию вала на резких выездах внутри карданной трубы. Три новые модели концерна — «Виндзор», «Чай-Порк» и «Саратога» имеют совершенно новые кузова несущей конструкции и комбинированную рессорно-воздушную подвеску задних осей. В производстве кузовов введена новинка — электронно-управляемый процесс обдувки краски, осуществляемый одновременно с окраской и обеспечивающий высокую устойчивость всех узлов кузова против коррозии.

Среди новых моделей концерна «Форд» следует назвать наряду с компактным автомобилем «Фалкон» еще «Старлайнер», который имеет оригинальные двухдверный кузов. В остальных основных моделях «Форда» («Фэрриэй», «Галакси» и др.) мало изменений: литражи и мощности двигателей те же, что у модели 1959 года. Длина кузовов у ряда моделей даже увеличилась. Новая двухступенчатая автоматическая коробка «Форд» отличается простотой и малым расходом, на некоторых моделях применяются продольные задние листовые рессоры; радиаторы выносятся за горизонтальную перегородку воды, вместо обцензированной вертикальной; выхлопные трубы — из алюминия с сабестоной прокладкой.

Возвращение к задним листовым рессорам наблюдается и у модели «Линкольн», в частности на автомобиле «Линкольн-Континенталь». Здесь применены интересные новый картеры, обеспечивающий сложное малые обороты коленающего вала на холостом ходу даже при сильном перегреде двигателя. Привод ручного стояночного тормоза осуществляется нажатием кнопки с помощью вакуумного сцепления.

Завод «Дэзель» (концерн «Форд») выпускает модель «Рэнджер» с тремя различными двигателями — от экономичного 6-цилиндрового двигателя с рабочим объемом 3,8 л до V-образного восьмицилиндрового мощностью 307 л.с. В моделях завода «Меркюри» наблюдается стремление снизить расход топлива при сохранении высокого уровня экономичности. Некоторые снижение мощности все-таки имеет место (до 10 процентов) у расходу топлива снижен на 20—30 процентов.

Спортивная модель «Форда» — автомобиль «Саиберорда» не поддается существенным изменениям. Его 7-цилиндрый двигатель развивает мощность 355 л.с.

Поскольку наибольший интерес среди модели 1960 года представляют «компактные автомобили», приводим основные технические данные по трем машинам разных концернов.

	«Крайслер» «Валтайн»	«Шевроле» «Корвайр»	«Форд» «Фалкон»
Число цилиндров	6	6	6
Система охлаждения	водяная	водяная	2360
Рабочий объем (см ³)	2706	2706	2560
Диаметр и ход поршня (мм)	86×99	86×98	85×95
Степень сжатия	8,6	8,6	8,7
Мощность макс.	110 л. с. при 6000 об/мин	80 л. с. при 4400 об/мин	90 л. с.
Коробка передач	трехступенчатая	трехступенчатая	трехступенчатая
Габариты (мм)	4,67×1,79×1,35	4,67×1,78×1,39	4,60×1,78×1,39
Вес (кг)	1200	1065	1080
Размер шин	6,50—13	6,50—13	6,00—13

«ШЕВРОЛЕ», Модель «КОРВАЙР»

В поисках средств конкурентной борьбы с европейскими автомобильными заводами, продукция которых все чаще энергично проникает в США, концерн «Дженерал Моторс» решил с 1960 года начать массовый выпуск компактного автомобиля с двигателем относительно малого (по американским масштабам) литража.

Новая модель, получившая наименование «Корвайр», представляет собой четырехдверный шестицилиндровый двигатель воздушного охлаждения, имеющий рабочий объем цилиндров 2286 см³. Основной конструктивной особенностью автомобиля является необычная и американской практике ранее расположение двигателя. Между этим фактом и другими конструктивными чертами автомобиля есть тесная взаимосвязь. Так, заднее расположение горизонтального двигателя дало возможность получить достаточно вместительный салон. Оно же продиктовало необходимость применить несимметричную подвеску задних колес, нагрузку на которую составляет 62 процента общего веса автомобиля. Сравнительно с типичной для американских автомобилей жесткостью подвески задней осью это обеспечивает большую устойчивость автомобиля, так как снижает ее несимметричность в сочетании с увеличением нагрузки на ось способствует лучшему «держанию» дороги в поворотах.

В то же время в связи с меньшей нагрузкой на передние колеса повывислась передняя ось, что позволило подвеску более облегченной, снизить давление в шинах передних колес до 1 атм. Это позволило отказаться от стоек (или 1,8 атм.), что облегчило управление колесами и в свою очередь оказало влияние на создание рулевого управления.

Двигатель автомобиля «Корвайр» — короткоходный, воздушного охлаждения типа «форсаж» с противонаправленным поршнями (ход поршня 66 мм, диаметр цилиндра 83,7 мм). Он расположен на продольной оси автомобиля, за задним мостом.

Двигатель состоит из двух горизонтальных блоков цилиндров (по три с каждой стороны), имеющих общую алюминиевую головку. Степень сжатия 8:1. Стальные выверные борта цилиндра, алюминиевый корпус, стальные цилиндры, снаженные ребордами, и алюминиевый картер криношинного механизма. Подвесные клапаны приводятся системой штанг, коромысел и гидравлических толкателей от расположенного в картере под коленчатый валом распределительного (кулачкового) вала. Он вращается в четырех опорах, без подшипников, непосредственно на корпусе распределителя картера. Кулачатый вал тоже четырехопорный.

Смазка осуществляется под давлением от шестерчатого насоса. В основной поток вличен масляный фильтр; масляный фильтр не препятствует. Емкость масляной системы 3,8 литра.

На каждый блок цилиндров приходится по одному карбюратору с боковым нападением потока; воздух поступает через воздушный фильтр, перед которым предусматривается заслонка. Специального устройства, облегчающего пуск двигателя. На двигателе применено 12-вольтовое аккумуляторное устройство с аккумуляторной батареей — 40 ампер-часов.

Безусловно, за исключением карбюратора, воздушного фильтра и распределителя зажигания, заключен в алюминиевый корпус, вращающуюся навстречу охлаждающему воздуху на



СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «ФАЦЕЛИЯ»

вора цилиндров. Центробежный вентилятор, обеспечивающий поступление воздуха, расположен над двигателем. Его вертикальный вал имеет ременный привод от коленчатого вала; двигатель крыльчатка вентилятора имеет в диаметре 280 мм и обеспечивает свыше 80 л воздуха при 4000 оборотах двигателя в минуту. Отвод охлаждающего воздуха регулируется термостатом, расположенным в воздушном фильтре.

Двигатель «Корварь» развивает мощность 80 л. с. при 4400 об/мин.

Важная особенность трансформатора — наличие муфты от двигателя осуществляется либо через однодисковое сухое сцепление и трехступенчатую коробку передач синхронизаторами на II и III передачах (основной вариант), модель «Корварь-500» либо с помощью гидравлического трансформатора и двухступенчатой планетарной коробки передач (модель «Корварь-700»). В первом случае на муфте гидравлического передаточного рычага предусмотрено переключение передач, а во втором — рычаг избирательных четвирх передач. Передаточные числа коробки передач: I — 3,23, II — 1,84, III — 1,0, задний ход — 3,65. При гидравлическом трансформаторе передаточная трансформация составляет 2,60, а передаточные числа планетарной передачи 1,60 и 1,0. Максимальная мощность двигателя при оборотах трансмиссии максимальная скорость автомобиля достигает 153 км/ч.

Успешная конструкция кузова, заднее расположение двигателя, позволяющее существенно уменьшить длину карданного вала, и широкое применение алюминия в конструкции двигателя позволили добиться не только уменьшения веса, но и относительно малых габаритных размеров (длина — 4140 мм, ширина — 1700 мм, высота — 1300 мм), но и значительного уменьшения веса. Сухой вес автомобиля составляет 1065 кг (при установке гидротрансформатора и сцепления — на 19 кг больше), что обеспечивает высокие удельные показатели: 131 кг веса автомобиля на 1 л. с. мощности двигателя (без нагрузки) и 17,2 кг/л. с. с нагрузкой.

Подвеска передних колес — независимая, традиционными поперечными тягами и спиральными рессорами; подвеска задних колес — независимая с продольными тягами и спиральными рессорами; на всех колесах применены гидравлические амортизаторы телескопического типа. Рулевое управление без усилителя, передаточное число 18:1.

Автомобиль оборудован гидравлическим тормозом на все колеса, а также рабочей поверхностью 779 см². Ручной (стояночный) тормоз действует только на задние колеса.

База автомобиля «Корварь» — 2740 мм, колес передних и задних — колес — 1850 мм, радиус обзора — 100 м.

Описанный автомобиль с расположенным в задней части двигателем воздушным охлаждением был построен не только для США (где последняя модель автомобиля с воздушным охлаждением была выпущена в 1923 году), а также для расположенного двигателя вообще не применялось). В Европе каждый третий выпущенный в 1959 году автомобиль имел воздушное охлаждение двигателя, не только для США (где последняя модель автомобиля с воздушным охлаждением была выпущена в 1923 году), а также для расположенного двигателя вообще не применялось). В Европе каждый третий выпущенный в 1959 году автомобиль имел воздушное охлаждение двигателя, не только для США (где последняя модель автомобиля с воздушным охлаждением была выпущена в 1923 году), а также для расположенного двигателя вообще не применялось).

Двигатель автомобиля «Корварь»

В то время, как четыре основные французские фирмы — «Рено», «Ситроен», «Пежо» и «Ленок» — создали к 1960 году свыше пятидесяти различных моделей спортивных автомобилей, фирма «Фацель-Вега» создала новый спортивный автомобиль, который был в центре внимания французских автомобильных выставок конца прошлого года.

Эта машина приобретает особое значение в том, что она является не только в последние годы спортивного автомобиля, такого, например, как «Алгар» в Англии, «Альфа-Ромео» в Италии или «Порше» в Западной Германии. Вышупом «Фацелия» заполняется важный пробел в типаже французских автомобилей.

Автомобиль имеет двухрядный двухместный открытый кузов с натяжным тентом.

Габаритные размеры: длина 4120 мм, ширина — 1620 мм, высота — 1270 мм. База автомобиля — 2450 мм, колес передних и задних колес — 900 мм. Сухой вес автомобиля составляет 980 кг.

На автомобиле «Фацелия» устанавливается четырехцилиндровый карбоходный двигатель с рабочим объемом цилиндров 1,6 л (диаметр цилиндра 82 мм, ход поршня 79 мм). Форма камеры сгорания двигателя определена после длительных экспериментальных исследований при числе оборотов 3400.

Двигатель имеет два расположенных сверху кулачковых вала с шестеренчатым приводом, вращающимся от вала, вращаемого с левой стороны двигателя; выхлопные трубы, отдельные для каждого цилиндра, сводятся в один коллектор и

размещаются с правой стороны. Радиатор ставит в ширину, что позволило сделать его низким.

Двигатель развивает мощность 115 л. с. при 6400 об/мин, что обеспечивает весьма высокой удельной показателю мощности — 70 л. с./л. Двигатель допускает повышение числа оборотов до 7000 в минуту.

Крутящий момент от двигателя передается через однодисковое сухое сцепление и четырехступенчатую коробку передач с синхронизаторами на всех передачах. Передаточные числа в коробке подобраны так, что сочетание с передаточным числом главной передачи равным 4,1 : 1 и размерами колес 3,00—14 обеспечивает следующую скорость автомобиля при 6400 об/мин двигателя.

I передача (3,45 : 1) — 51 км/час, II передача (1,96 : 1) — 92 км/час, III передача (1,28 : 1) — 143 км/час, IV — 200 км/час.

При небольшой форсировке двигателя эти цифры (особенно на трех низших передачах) могут быть увеличены, еще на 10 процентов.

Задняя ось жесткая, с гнимоидным зацеплением; подвеска задних колес осуществляется на продольных рессорах и гидравлических амортизаторах; подвеска передних колес — независимая, на поперечных рычагах со спиральными рессорами и торсионном стабилизатором; оборудован дисковыми тормозами «Дюлон».

Серийное производство автомобилей «Фацелия» началось с начала 1960 года. Производственная мощность завода фирмы «Фацель-Вега» — 2000 автомобилей в год.

НОВОЕ В АВТОМОБИЛЕ «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ»

Новая модель автомобиля «Мерседес-Бенц» 1960 году интереснее предшествовавшего тем, что в ней используется ряд узлов, впервые появившихся и проверенных на спортивных автомобилях.

Так, например, одношарнирная наклоняющаяся ось заднего моста (рис. 1) выполняется с регулируемой нагрузкой на центральности оси дополнительной пружины 3, начинающей действовать тогда, когда колеса приобретают колебания относительно друг друга; длинноходный гидравлический амортизатор 4 расположен позади заднего моста. Такая конструкция заставила (в несущей части — по новому виду) со спортивного автомобиля, вышедшего «Кубок конструкторов».

Еще более интересна совершенно новая конструкция переднего моста автомобиля (рис. 2), полученная в результате длительных экспериментов, имевших главной целью повышение безопасности движения автомобиля. Особое внимание конструкции является новая форма переднего балки, представляющей собой промежуточный элемент между кузовом и подвеской колес.

Передняя балка 1 выполнена не в форме подковы, как было в модели 1958 года, а в форме дуги, обеспечивающей жесткостью в поперечном направлении. На нее опираются элементы подвески и (в зависимости от ступени) ступенчатый двигатель в одном блоке с корьюбой). Балка связана большими резиновыми подушками (рис. 2) с кузовом и кузовом жесткостью в поперечном направлении. На нее опираются элементы подвески и (в зависимости от ступени) ступенчатый двигатель в одном блоке с корьюбой). Балка связана большими резиновыми подушками (рис. 2) с кузовом и кузовом жесткостью в поперечном направлении. На нее опираются элементы подвески и (в зависимости от ступени) ступенчатый двигатель в одном блоке с корьюбой).

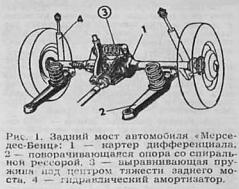
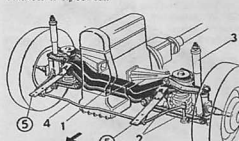


Рис. 1. Задний мост автомобиля «Мерседес-Бенц» 1960 года: 1 — дифференциальный корпус; 2 — поворачивающаяся опора со спиральными рессорами; 3 — выравнивающая пружина; 4 — гидравлический амортизатор.

связаны с кузовом короткими тяговыми связками, изогнутыми в направлении движения.

Все эти конструктивные усовершенствования привели к образованию новой кинематической схемы переднего моста, которая в сочетании с измененной конструкцией заднего моста улучшает положение автомобиля на дороге (и, особенно, его устойчивость) и управленческие им.

Рис. 2. Передний мост автомобиля «Мерседес-Бенц»: 1 — балка, 2 — подвеска колес, 3 — гидравлический амортизатор, 4 — стабилизатор, 5 — работающая на растяжение листовая рессора между балкой и кузовом.



Модели 1960 года

АВТОМОБИЛЬ «ДЖВ-ЮНИОР»

Знаменитая фирма «Ауто-Унион» начала выпуск нового малолитражного автомобиля «ДЖВ-Юниор», который весьма удачно сочетает в себе экономические достоинства этого типа автомобилей с необычайно высокими динамическими качествами и большой вместимостью кузова. При рабочем объеме цилиндров двигателя менее 75 см³ автомобиль развивает максимальную скорость свыше 115 км/час, а расход топлива до скорости 60 км/час за 8 секунд, а до 100 км/час за 25,6 секунды. В кузове размещаются четыре человека.

Все эти качества, свойственные обычно автомобилям более высокого класса, достигнуты в автомобиле «ДЖВ-Юниор» за счет ряда конструктивных усовершенствований и снижения веса. Благодаря снижению веса автомобиля (680 кг) и наличию необычайно мощного для такого класса двигателя (34 л.с. при 4300 об/мин) удельный показатель, характеризующий соотношение этих параметров, равен 20 кг/л.с.

На автомобиле установлен рядный трехцилиндровый двухтактный двигатель с воздушным охлаждением. Рабочий объем цилиндров двигателя — 741 см³ (диаметр цилиндра — 68 мм, ход поршня — 68 мм). Степень сжатия — 8,25:1.

Привод от двигателя осуществляется на передние колеса. Сцепление — однодисковое, сухое, четырехступенчатая коробка передач имеет синхронизаторы на всех ступенях (передаточные числа 3,64 — 2,16 — 1,37 — 0,9, т. е. четвертая передача ускоренная). Передаточное число главной передачи в переднем ведущем мосту — 3,675.

Подвеска передних колес осуществляется с помощью поперечных рычагов, а задних — при помощи продольных рычагов, в обоих случаях с использованием торсионной рессоры телескопических амортизаторов.

На автомобиле применены так называемые «турбо-тормоза» с хорошо отлаженными теплообменами на открытых тормозных барабанах, свободно обдуваемых встречным ветром. Общая рабочая поверхность тормозов — 572 см². Привод тормозов гидравлический.

Габаритные размеры автомобиля: длина — 1965 мм, ширина — 1580 мм, высота — 1400 мм. База колес — 2175 мм, ширина колеи передних колес — 1180 мм, задних — 1200 мм. Размер шин — 5,20-12.

Автомобиль расходует в среднем 7,5 литра топлива на 100 км пробега. Емкость бака — 33 литра. Радиус действия — до 450 км.

Описанный автомобиль выпускался опытными сериями в различных конструктивных вариантах в течение нескольких последних месяцев прошлого года. С января 1960 года на заводе в Нингольштаде начато крупносерийное производство.

«ШКОДА-ФЕЛИЦИЯ»

Новой моделью чехословацкого легкого автомобиля является «Фелиция», которая является наряду с уже описанной в журнале «За рулем» «Октавией» (№ 11 за 1959 год) и «Бастардой» (№ 12 за 1959 год) третьим членом семейства «Фелиция». Автомобиль имеет открытый

МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «АНГЛИЯ»

Английский завод Форда в Дагемте выпустил в 1960 году новый малолитражный автомобиль с кузовом оригинальной формы и заново спроектированным короткоходным двигателем с емкостью рабочей камеры 997 см³. Эта модель привнесла всеобщее внимание на международных автомобильных выставках во Франкфурте-на-Майне, в Париже и в Лондоне.

Кузов автомобиля получен в результате экспериментальных исследований в аэродинамической трубе. Эти исследования показали, что форма заднего стекла и задней оконной рамы оказывает большое влияние на общий коэффициент его обтекания; в частности, установка заднего стекла под острым углом к горизонту (крыша кузова образует над стеклом козырек) не оказывает существенного влияния на сопротивление воздуха и не отразилась сколько-нибудь ощутимо на обтекании. В то же время такое устройство кузова позволяет обеспечить лучшее дообдувание пассажиров, сидящих на задних сиденьях, так как при удлинении крышки округление ее вынесено за пределы задних сидений. «Козырек», образующийся над задним стеклом, хорошо предохраняет пассажиров от дождя и солнечной радиации, способствуя большей безопасности движения.

Кузов выполнен двухверным, с обширной дверей более 1 метра, что обеспечивает удобный доступ к задним сиденьям в любое время, удобство, надежность и компактность. Оригинально выполнена по форме и передняя часть кузова с широким радиатором, острыми козырьками над фарами и пофарниками, встроеными по бокам в радиаторную решетку, непосредственно над передним бампером.

Двигатель выполнен ультракороткоходным, что дает преимущество в отношении расхода топлива. Ход поршня составляет лишь 48,4 мм. Ниряду с верхней системой распределения клапанов предусмотрена нижняя, обеспечивающая значительно увеличенный, что улучшает при больших оборотах колебательного вала нажимание на клапаны рабочей камеры. Коленчатый вал — литой; он имеет развитые шейки, рассеченные на большие надрезы, что способствует снижению потерь на высоких передачах. Благодаря короткоходу достигнуты также весьма благоприятные показатели крутящего момента поршня — 8,1 м/сек при 3000 об/мин. Эти весьма существенно для срочной службы поршней, которые изнашиваются меньше. Распределительный вал приводится собою и имеет цепной привод; система смазки — под давлением, с фильтром в главном потоке; емкость масляной системы — 2,3 л. Автомобиль имеет 12-вольтовую аккумуляторную батарею емкостью аккумуляторной батареи — 38 ампер-часов.

Степень сжатия в двигателе 8,9:1, но может быть, по желанию покупателя, снижена до 7,5:1. Двигатель развивает мощность 30 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент — 7,3 кг при 2700 об/мин.

4-литровая мощность двигателя — 40 л.с.

Для передачи крутящего момента от двигателя служит однодисковое сухое сцепление, четырехступенчатая коробка двухмеханических валов спортивного типа с двоячным задним сиденьем для двух детей. Современная форма кузова немаловажна и в отношении динамических показателей международных автомобильных выставок во Франкфурте-на-Майне, Париже и в Лондоне. Впервые на них демонстрировались новейшие модели автомобилей 1960 года.

Автомобиль «Фелиция» имеет отделку и внутреннее убранства такие же, как «Октавия». Исключением является только двигатель, который, по сравнению с «Октавией», имеет значительно измененные фазы распределения паровых клапанов (клапанной вал), модифицированные впускные коллекторы и уменьшенную камеру сгорания. На каждые два цилиндра устанавливаются клапаны лабораторию «Янко» с диаметром проходного сечения 32 мм. Двигатель выпускается двумя сменными головками (по желанию покупателя), обеспечивающими



передачу (с синхронизацией II, III, IV передач) и главная передача со спиральными зубчатым зацеплением. Передаточные числа коробки передач 4,118 — 2,396 — 1,412 — 1,0. Задний ход — 5,4; передаточное число главной передачи — 4,125 (по набору 4,429). На III передаче можно совершать обгон со скоростью до 90 км/час. Максимальная скорость автомобиля — 128 км/час.

Подвеска передних колес автомобиля «Форд-Англия» — независимая, с вертикальной направляющей трубой, поперечными рычагами и спиральными рессорами; гидравлические амортизаторы телескопического типа; пружинатор торсионной стабилизатор, действующий на рычагах.

Подвеска задних колес — жесткая, на полуэллиптических рессорах, соединенных с осями рессор продольными тяговыми пружинами; в задней подвеске применены гидравлические амортизаторы торсионного типа.

Автомобиль имеет гидравлический привод тормозов на все колеса с механической ручной привод на задние колесики. Общая рабочая поверхность тормозов — 495 см². Размер шин — 520 — 13.

Габаритные размеры автомобиля: длина — 3000 мм, ширина — 1460 мм, высота — 1440 мм. База — 2300 мм, колея передних и задних колес — 1170 мм. Просвет — 163 мм. Автомобиль имеет относительно большие (для данного литража двигателя) размеры, автомобиль «Форд-Англия» имеет довольно большую маневренность, радиус его поворота равен 4,9 м.

Сухой вес автомобиля — 737 кг, что обеспечивает удельный показатель на единицу мощности двигателя (18,7 кг/л.с.). Это в свою очередь создает высокие динамические и экономические качества автомобиля. Испытания опытных образцов показали, что динамика разгона автомобиля вполне удовлетворительная — до скорости 50 км/час автомобиль разгонится за секунду и до скорости 80 км/час — за 16 секунд.

Эти же испытания не подтвердили, однако, первоначальных максимальных скоростей автомобиля (129 км/час). Практически достижимой оказалась скорость — 104 км/час, причем различны также сведения о расходе топлива.

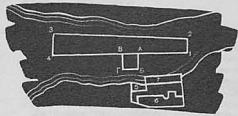
Тем не менее описанная модель представляет интерес и в отношении возможности создания малолитражного автомобиля большой вместимости и достаточно высокой динамических качеств.

м разную степень сжатия, в соответствии с различными сортами топлива. Со степенью сжатия 8,4:1 двигатель развивает мощность 30 л.с. при 5500 об/мин. При стандартной головке степень сжатия 7:1 мощность двигателя тоже выше, но Октавия, благодаря измененным фазам распределения число оборотов этого двигателя выше (до 6000 об/мин) и мощность достигает 42 л.с.

Выполнены также открытого бокса легкого кузова в автомобиле «Фелиция» образует несколько более благоприятное распределение веса по осям.

Габаритные размеры: длина — 1965 мм, ширина — 1580 мм, высота — 1380 мм. Вес — 900 кг.

Максимальная скорость автомобиля — 130 км/час. Максимальный расход топлива — 10 л на 100 км пробега, в городских условиях — 10 л/100 км.



На озере Мальта

Заметки спортивных наблюдателей

Озеро Мальта, где проходили соревнования, расположено на окраине Познани (Польша). Почти со всех сторон озеро закрыто лесом, поэтому вода в нем всегда спокойна. Участники должны были пройти серию из трех гонок по 8 миль каждая (длина круга 1609,3 м — одна английская миля).

Линия старта располагалась в средней части большой прямой. Судейская вышка и стартовые часы находились у уреза воды. Причал размером 70 X 3 м был устроен на сваях. Предстартовая зона занимала 100 м и ограничивалась четырьмя буйками, расположенными вне гоночного круга.

Многочисленные зрители (до 35 000 человек) были свидетелями острой спортивной борьбы. Даже на поворотах спортсмены не сбавляли скорости своих судов, преодолевая извилины по плавной кривой без резкого изменения направления.

Ход соревнований непрерывно комментировался по радио, причем комментатор тут же объявлял и результаты победителей.

Интересно отметить, что большинство судов после предварительного сигнала не сразу выходило в предстартовую зону, а лишь за 1—1,5 минуты до старта. Это объясняется тем, что у спортсменов хорошо отработана заводка двигателя и они абсолютно уверены в ее надежности. Старт спортсмены берут на максимальной скорости, но через 5—7 секунд после выстрела, чтобы полностью исключить возможность фалстарта (за него участники дисквалифицируются на все соревнования, а не на один заезд, как принято у нас).

В соревнованиях на первенство Европы участвовали 22 гонщика. Средняя скорость трех лучших была равна 77,6, 77,9 и 75,6 км/час. Таким образом, и рекорд СССР (68,2 км/час) и результаты чемпионов нашей страны (66,4 км/час) в аналогичных гонках еще далеко отстают от достижений лучших зарубежных спортсменов. Победитель первенства Ади Бадерле (ФРГ) один из кругов (1609,3 м) прошел со скоростью 82,8 км/час, тогда как рекорд СССР на дистанцию в 1000 м составляет 76,8 км/час.

Судейство соревнований было организовано четко. Все сигналы давались по хронометру в точно указанное программой время. Представляют интерес стартовые часы с простым механическим приводом (гиревой механизм) и электрическим пуском. Любопытна и конструкция буев, где в качестве плавучести ис-

пользованы камеры тяжелых грузовых автомобилей.

Почти все участники (англичане, итальянцы, немцы, венгры и болгары) выступали на первенстве Европы на моторах «Квини» и пользовались топливом, состоящим из мазута (1), бензола (2) и моторного масла (1). Большинство гонщиков применяло заправленные свечи с калильным числом 280—290.

Подводные части моторов были обычные, с редукцией 1:1. Но гребные винты итальянской фирмы «Радиче» имели оригинальную конструкцию. У них своеобразный профиль, и изготавливаются они из специальных сортов высококачественной стали. Винты «Радиче» начинают вытеснять ныне популярные американские винты «Мичиган».

Как мы убедились, зарубежные гонщики много внимания уделяют доводке и регулировке фирменных гоночных двигателей.

С появлением мощных подводесных моторов, позволяющих получать скорости порядка 90—120 км/час, во многих странах была проделана большая экспериментальная работа по созданию скутера, который мог бы устойчиво держаться на прямых и не опрокидывался бы на поворотах. Пока с лучшей стороны зарекомендовали себя скутеры «Френг» (ГДР), американские «Свифты» и итальянские «Молинарри».

На этих скутерах достигают высоких скоростей в любых условиях. Строится они по трехточечной схеме, но несколько отличной от той, что принята в СССР. Для изготовления их используется красное дерево. Длина, ширина и вес скутеров немного больше, чем у наших. Обивка примерно в два раза толще. Говящие шва не красятся, а лакируются и полируются. В оклисте ставятся мягкие подлокотники, а на слани кладется подушка-мат. Спонсоны в районе смачиваемой поверхности не имеют килеватости, а киль от реданов до кормы сделан вогнутым на 3 мм.

Внутренняя вертикальная скула спонсона на днище не обрывается у заднего обреза, а продолжается с плавным сходом на нет (примерно на 60—80 см в корму). Этим увеличивается продольная жесткость корпуса, отпадает необходимость в установке металлических планшников на скутерах. Свая основана в этих скутерах — обеспечение рабы гребного винта практически в невозможном от спонсонов потоке.

Зарубежные специалисты считают, что нельзя сделать легкий скутер прочным. На днище судов ставится многослойная фанера 6—10 мм, поэтому они имеют повышенный вес. Прочнее в жестков днище обеспечивает ровную и гладкую



Чемпионы СССР 1959 г.



по водно-моторному



спорту

Слева направо: Г. ВОЙНОВА (судно класса СН, дистанция 10 км и 3 X 5 км), А. ПРИВЕЗЕНЦЕВ (СИ, 10 км), Г. ГОРБАЧЕВ (СИ, 3 X 5 км), Г. ПЕНЬКО (СА, 10 км), В. СТЕПАНЧИКОВ (СА, 3 X 5 км), Х. ХЕРНСАЛУ В М, ХЕРНСАЛУ У, Х. ХЕРНСАЛУ В М, Х. ХЕРНСАЛУ В М, О. ГАВРИЛОВ (ПА, 50 км), Н. ВАСИЛЬЕВ и А. ГЛОСС (К-3, 50 км).

поверхности, что очень важно для получения максимальной скорости.

У штатуральной панели некоторых скутеров на мягкой подвеске смонтирован манометр до 3—5 атм. с дистанционной трубкой, установленной на транце и выступающей под днищем на 1—2 см. С помощью манометра можно лучше регулировать и доводить мотор, а также подбирать корпус и гребной винт.

В тот же день, когда разглагольствовали на митинге, когда были признаны первенством организаций Польской Народной Республики. В них приняли участие спортсмены ряда стран на судах с моторами до 175, 350 и 500 см³. Навышшая средняя скорость, показанная на судах класса И (175 см³), составила 72,6 км/час, на судах класса В (350 см³)—83,5 км/час, на судах класса С (500 см³)—85,6 км/час. Рекорд дня и трассы составил 90,12 км/час. Его установил на судне класса С польский спортсмен Анатолий Якубовский.

Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ,
председатель Федерации
водно-моторного спорта
СССР,
В. ЖИРОВ,
мастер спорта.

На рисунке сверху: 1 — 2, 3, 4 — поперечные буйки; 5 — судейская вышка; 6 — техничная буя; 7 — причал; АВВ1 — стартовая зона; АБ — линия старта.



Новогодний рассказ

В. ЛУКАЧЕР

Конечно, трудно человеку с высшим экономическим образованием верить в существование деда-мороза. Тем более, что мне, как бухгалтеру, приходилось не раз оплачивать счета подобных «дедов», забавляющих ребят машого завода у детской елки. Однажды дедом была даже бойкая девица, которая настойчиво требовала дополнительной оплаты за амортизацию бороды и усов.

И все же мне довелось встретиться с настоящим дедом-морозом. Было это, как и положено, в новогоднюю ночь. «Встретить мой год мне с женой не удалось в компании у приятеля, на даче. Известно, что при наличии собственной машины и трехмесячного водительского стажа ехать на дачу поездом — признак дурного тона. Поэтому вечером 31 декабря мой синопсис, обманчивый даума словиям высочайшей полиграфической тастады, двухцветный «Москвич» мялся по загородному шоссе, неся в кузове, не считая меня, мою благоверную, ее подругу, мужа подруги и объемистый пакет для новогоднего стола.

Машина плавно катилась по заданному направлению. Мягкий снежок на шоссе, ровно гулющий мотор, чудесные мелодии, наигрываемые приемником, и печка, ласково обдувавшая нас теплым дыханием, — все это настроивало оптимистически. И ядруг...

Нет, нет, никакого буксования не было, и я кокет не нас занесло, и Баллон не спустил — такое для меня, как для водителя с трехмесячным стажем, давно уже пройденный этап.

Но — представляете? — просто так, ни с того ни с сего вдруг заглох мотор. Я выключил стартер раз, другой, третий... После десятого раза я вышел из машины и поднял капот. Все было на месте, как вчера, как в тот день, когда я, треща от радости, вывел машину со двора магазина. Я потрогал вентилятор, попробовал повернуть карбюратор — он стоял крепко!

Слова выключил стартер, вновь взглянул под капот, мучительно ворочая в памяти скудный запас полученных на курсах знаний. Что делать? Как оживить этот чудесный двигатель с его засну-

вшими лошадиными силами? В растершенности я оглянулся вокруг. Ни души.

Поехал снег. Я сел в машину, вновь включил стартер. Жена в обычном своей манере поздравила меня с наступающим... Я промолчал. Подруга сказала: я говорила, что надо ехать поездом. А ее муж робко пробормотал что-то насчет искры.

Дал как я мог забыть!... Разумеется, это, наверно, пропала искра. Сейчас мы ее разведем! С новыми силами я поехал под капот. Искра была не здесь. И в какой! Самая настоящая искра надежд! Я поспешил опять в кабину, чтобы нажать на педаль стартера. Гм... никаких результатов, если не считать, что музыка в приемнике стала чуть слышной. Жена сказала: всю жизнь я с ним так мучаюсь. Я промолчал. Жена потребовала — включи печку, мне холодно. Я оставил это бессмысленное пожелание без внимания. Как будто не ясно, что печка связана с системой охлаждения двигателя, а приемник не может работать при разряженном аккумуляторе.

Подруга опять заявила, что она говорила, что... и так далее. Ее муж сочувственно, но беспомощно поглядывал на меня, как бы желая сказать, что сведения об искре были, так сказать, по голком его познания в автомобильной технике. А жена... Встретившись с ней взглядом, я предлоچه вылезти из машины и вновь энергично поднять капот над двигателем. Может быть, надо проверить подачу! Где-то здесь, внутри сидит лягушка... Черт знает, совсем мелочиво.

В тот критический для моей семейной жизни момент я увидел на шоссе полугорюточную колесницу. Очевидно, она опустилась прямо с неба, так как из нее вышел самый настоящий дед-мороз, с довольно длинной бородой и с усам. Правда, вместо ватного халата на нем был просто ватник, зато какая солидность во взгляде и уверенность в движении!

— Что, — спросил дед, — загорелся? Вообще говоря, такой вопрос на замесенной снегом дороге можно было бы считать бантанным, но я сдержался и по возможности подробно объяснил, что искра есть, лягушка здорова, а антифриз залит под самую горловину.

Дед втиснулся за руль, включил зажигание...

... — сказал он, — антифриз, говорильте... Это хорошо. А вот чего нет, того нет!

Какой позор! Действительно, стрелка указателя уровня бензина в баке неадекватно стояла на нуле. Как я мог не подумать об этом!

Дед быстро принес ведроко с бензином, воронуку, залил, пошевелил что-то под капотом, и мотор — самым чудесным образом — ожил...

Жена сказала: послал нам бог деда-мороза!

— Ну, — ответил дед, — на бога надейся, а сам не плошай, и, заспеши к своей машине, озабоченно добавил:

— У меня-то ведь без антифриза. Как бы не привезли...

...Когда, благополучно доехав, мы сорвали с двигателя ватный «стол», с особым чувством поданл бокал за хорошего человека в ватной шерстяной спещовке, за товарищескую взаимопомощь и выручку, за счастливые встречи в пути...

Викторина

Думайте, решайте, спорьте

Мачина винторину, мы надеемся, что она вызовет живой интерес у читателей — любителей техники. Это не конкурс, поэтому можете не считать свои ответы. Цель винторины другая — развить техническую смеетку. Думайте, решайте, спорьте, а исчерпывающие ответы вы найдете в следующем номере.

Вопрос первый.

Владелец «Победы» впервые отправился в путешествие по Кавказу и Крыму. С трудностями вождения на горных дорогах он справился легко, преодолевая многие подъемы на прямой передаче. Одно беспокоило его — температура воды в системе охлаждения (особенно при езде в гору) повышалась настолько, что приходилось делать вынужденные остановки. «Во всем виновата жара», — думал он. Но вскоре ему бросилась в глаза, что следовая ема по тому же маршруту старенькой «Москвички» с тремя пассажирами таких остановок не делает.

На одной из стоек он убедился: ни дополнительной лопасти вентилятора, ни других специальных приспособлений у

«Москвичка» не было. Почему же двигатель у «Москвички» не перегревался?

Вопрос второй.

Мотоциклист заметил, что с некоторых пор в двигателе его ИЖа возникает сильный стук. «Не разрешу ли штатный подшинник?» — подумал он. Но чтобы установить это, надо разобрать двигатель. Хорошо бы определить состояние подшинника, не прибегая к его разборке. Можно ли это сделать?

Вопрос третий.

Аккумуляторная батарея автомобиля зимой заметно разрядилась. Возможность немедленно подзарядить ее не было. И водитель, опасаясь, чтобы не произошло разрыв стенок корпуса, стал изнедавно относить батарею на квартиру. Однако, уехав в командировку, он забыл это сделать, и целую неделю она пробыла на автомобиле при температуре минус 20°. Возвратившись, водитель, против ожидания, не обнаружил у батареи ни трещин, ни признаков замерзания электролита, хотя она и была разряжена более чем на 25 процентов от ее фактической емкости. Чем это можно объяснить?

Составил М. ГИНЦБУРГ.

НОВЫЕ КНИГИ В 1960 ГОДУ

В плане издательства «Физкультура и спорт» на 1960 год моторные виды спорта — автомобильный и мотоциклетный — представлены несколькими названиями книг.

Одна из них — «Искусство ездить» — классика чешской школы. Выданная Трейбала (перевод с чешского И. Иванова). Нужно обладать большими талантами и юности и неуверенными способностями популяризатора, чтобы так увлекательно рассказывать об искусстве ездить на автомобиле, как это сделал Ладислав Трейбала. Не удивительно поэтому, что его книга пользуется в Чехославании исключительным успехом. Появилась за короткое время три издания. В большой степени успеху этой книги способствуют остроумные рисунки.

Большая группа автомобилей и мотоциклистов, исследовавших всю нашу страну, подарила второе издание книги «Автомобильный и мотоциклетный туризм» (редакция: П. П. Берг, А. В. Витальев, Г. Я. Артемьев). Содержит интересные указания по подготовке автомобиля и мотоцикла к путешествию, в книге содержится описание маршрутов путешествия, исторические сведения о районах, по которым проходит маршруты, и т. д.

Книга С. В. Глазунова и А. А. Сабина — «Спортивные автомобили за рубежом» знакомит читателей с принципами организации международных соревнований в Европе, инструкциями спорстных автомобилей и правилами проведения соревнований.

Готовится вторым изданием «Справочник мотоциклиста» К. И. Дементьева и И. И. Давыдова. В справочнике представлены технические характеристики и эксплуатационные данные мотоциклов отечественного производства. Содержит средства повышения проходимости и технической обслуживания машин. Здесь затронуты также вопросы, возникающие перед мотоциклистом как в первое время после приобретения мотоцикла, так и в процессе его дальнейшей эксплуатации.

Судьи всесоюзной категории А. В. Карпкин и Б. Ф. Козлов из границ книги «Судейство соревнований по автоспорту» являются богатым опытом, накопленным ими более чем за четверть века судейства различных автомобильных и мотоциклетных соревнований. Это книга содержит материал, интересней не только для организаторов соревнований и судей, но и для широкого круга любителей спорта. Д. БОРОВ.

ЧТО ТАКОЕ «ТУРИСТ-ТРОФИ»

Дорогая редакция!

Не раз на страницах вашего журнала и в газетах «Турист-трофи» читательские письма, пожалуйста, подробнее об этих соревнованиях. Читатель Л. ГЛАЗОВ.

После первой мировой войны программа ТТ включала три гонки: «Лалтайт» — до 250 см³ объемом — до 350 см³ и «Сенор» — до 500 см³ объемом. В двадцатых годах в гонках стали принимать участие легкие мотоциклы — до 125 см³ объемом, а также малые мотоциклы.

В течение многих лет гонки на островные споспелательности разлиты в две конструкции и улучшению динамических качеств дорожных мотоциклов. В начале тридцатых годов конструкция мотоциклов по влиянию все возрастающей быстротходности становится все более специфическими, в результате чего они постепенно теряют свои универсальные качества и превращаются в машины специального назначения.

После второй мировой войны ТТ были впервые проведены в 1947 году. С 1951 года в программу соревнований включены гонки на мотоцикле пяти классов: 125, 250, 350, 500 см³ и 500 см³ с коляской.

Вследствие большой длины круга и наличия многочисленных поворотов, подъемов и спусков (см. рисунок) гонки «Турист-трофи» считаются одним из труднейших.

Е. РЫБАКОВА.

Шоссеино-кольцевая гонка «Турист-трофи» или, как ее сокращенно называют ТТ, проводится на острове Мэн в Ирландском море. Цель соревнования мотоциклистов, получающих международное признание. Теперь оно эквивалентно мировым чемпионатам по шоссеино-кольцевым гонкам.

Прежде гонка преследовала иные цели — восстановление сил перед созданием «туристских» мотоциклов при напряженных режимах работы двигателя. Впервые соревнование было проведено в 1907 году в двух классах мотоциклов: «Сенор» (старшая) — для двухцилиндровых мотоциклов («Юниор» (младшая) — для одноцилиндровых. Рабочий объем двигателя не ограничивался, но расход топлива на 100 км не должен был превышать 3,8 литра для двухцилиндровых двигателей и 3,1 литра для одноцилиндровых.

В 1909 году ограничения в расходе топлива были отменены, и «турист-трофи» стал спортивной гонкой. В 1911 году разделение на классы произвелось уже по рабочему объему двигателя.

По словам наших выступлений

«БУДЕТ ЛИ АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ В ГОРОДЕ АВТОМОБИЛСТРОИТЕЛЕЙ?»

В корреспонденции под таким названием («За рулем» № 9, 1959 год) были подвергнуты критике руководители Горьковского областного автомобильного и городского автомобильного комитетов ДСОАФП за равнодушие отношении к автомобильному спорту в г. Горьком.

Как сообщает председатель Горьковского областного комитета ДСОАФП Т. Моложавиной, корреспонденция опубликована на совете автомоторлуба, заседании автозащитного комитета ДСОАФП и в редакционной комнате совместно с представителями областного комитета ВЛКСМ и областного совета молодых общества и организаций области. Вопрос об автомобильном и мотоциклетном спорте обсуждался на пленуме областного ДСОАФП. На пленуме намечены пути улучшения спортивно-массовых работ в области автомобильного спорта. Вышавший начальник АМК А. А. Уханов поставившем президиума обкома от

занимаемой должности отстранен. Принято решение организовать работу автомоторлубов области по субботам и воскресеньям с привлечением любителей автомобильные и мотоциклетные соревнования, занятия со спортсменами и организация инструкторского состава. Новые клубы будут выезжать в районы области для организации соревнований с участием любителей, молодежи и показательных выступлений.

Руководителями автомоторлубов данного района являются: в г. Горьком — Я. И. Завальня на мастерство вождения автомобилей, экономию топлива, а также по области — в области — М. П. Бурлаков. Проходящая в 1960 году проведет ралли с привлечением индивидуальных владельцев автомобилей. Возвращаясь в Горьком, организуются соревнования по мотоциклетному кроссу имени В. П. Чкалова. При областном автомоторлубе намерены открыть мастерскую для ремонта автомобилей и мотоциклов любителей.

«КРИТИЧЕСКИЙ ПЕРИОД» В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ США

Прошло не более двух лет с тех пор, как американская пресса весьма поспешно декларирует необходимость плана дорожного строительства. План этот, действительно, весьма внушительный: в 1973 году должно быть построено 41 000 миль (около 65 000 км) новых современных дорог, соединяющих между собой все районы страны, в том числе и отдаленные районы. Недаром в некоторых газетах комментаторы этого плана ссылались на успехи в развитии автомобильного транспорта при этом наличие элементов государственного планирования и размах немецкого строительства. На осуществление всего плана строительства дорог запланирована колоссальная сумма в 46 млрд. долларов. Такое большое внимание обращается еще и тем, что многие экономисты рассматривают план дорожного строительства как существенную меру снижения безработицы в стране, связанную с ним весьма оптимистические расчеты по объемам ее окупаемости.

Жизнь показывает, однако, что следовать «русскому примеру» в условиях капиталистической экономики не так то легко. Как пишет Эрст Берендт в швейцарской газете «Аутomobil Revu», «дорожный план, ассигнованный там, где связанные с ним расчеты на уменьшение безработицы остались на бумаге». Понимая, все же, что план — вещь хорошая. В начале 1958 года ассигновки на дорожное строительство резко увеличилось, это привело к значительному в течение некоторого времени обеспечить занятость не только на самом строительстве, но и на производстве материалов, в том числе и связанных с ним расчеты на уменьшение безработицы остались на бумаге». Понимая, все же, что план — вещь хорошая. В начале 1958 года ассигновки на дорожное строительство резко увеличилось, это привело к значительному в течение некоторого времени обеспечить занятость не только на самом строительстве, но и на производстве материалов, в том числе и связанных с ним расчеты на уменьшение безработицы остались на бумаге».

В июле 1959 года правительство США решило предпринять ряд мер по стимулированию в 1961 году расходами на дорожное строительство. Однако в первом шаге этих мер — отпущении 1,5 млрд. долларов на практике оказалась, однако, что правительство в состоянии поглотить эти расходы в течение 1961 года — 1,5 млрд. долларов) путем увеличения федерального налога на бензин на 1,5 цента за галлон. Для того чтобы план дорожного строительства не провалился полностью (по крайней мере, в течение «критического периода» ближайших 2—3 лет), пишет Берендт в своей статье с характерным названием «Кризис американского дорожного строительства».

Важно необходимо найти дополнительные источники финансовых поступлений. Берендт предлагает, например, пойти на повышение налога на бензин до 3 центов за галлон, конгресс США после долгих дебатов принял в августе 1960 года решение увеличить налог до... 0,5 цента на галлон. Но и эта малая поддача государственной казне покажется чересчур изрядной» для некоторых конгрессменов. Агенты «сильных мира сего», заседающие в «меморандуме» конгресса замиранской оформлению решения.

В результате в 1961 году на 1961 год поверглись «усечение» на две трети, а срок окончания программы дорожного строительства перенесен с 1973 на 1976 год. «Дальнейшая судьба всей дорожно-строительной программы США», — пишет автор, — поставлена под серьезную угрозу».

ВОСТОК И ЗАПАД

Западногерманский журнал «Das Motorrad» сообщает, что выпуск мотоциклов в Западной Германии упал настолько, что не составил в прошедшем году 40 000 штук. В связи с этим восточный завод в ГДР журнал «Мотоспорт» предлагает перенести часть производственных мощностей в республику выпускает больше мотоциклов, чем все мотоциклетные заводы Германии вместе взятые. «А о перспективах и говорить нечего», — добавляет журнал. — Достаточно ознакомиться с успехами народного хозяйства ГДР в 1959—1965 годах».

ГОР
34
РУБЛЕМ

КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ 1960 ГОДА

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

На конгрессе ФИА в Париже утверждены следующий календарь розыгрыша личного первенства мира по гоночным автомобилям:

- 31 января — Большой приз Аргентины
- 29 мая — Большой приз Монако
- 30 мая — гонка на 500 миль в Индианополисе
- 6 июня — Большой приз Голландии
- 19 июня — » » Бельгии
- 3 июля — » » Франции
- 16 июля — » » Англии
- 31 июля — » » ФРГ
- » » Португалии
- » » Италии
- 23 октября — » » Марокко
- » » США

Зачет производится по 7 лучшим результатам.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Розыгрыш «Кубка конструкторов», представляющий собой неофициальное первенство мира для фирм, выпускающих спортивные автомобили, будет проведен в 1960 году по следующему календарю:

- 7 февраля — 1000-километровая гонка в Буэнос-Айресе (Аргентина)
- 26 марта — 12-часовая гонка в Себринге (США)
- 8 мая — гонка Тарга-Флорин (Италия)
- 22 мая — 1000-километровая гонка на Нюрбургском кольце (ФРГ)
- 11 мая — 24-часовая гонка в Ле-Мане (Франция)
- 20 августа — Турист-трофи (Англия)
- 6 ноября — Большой приз Бенгуэлы.

МНОГОДНЕВНЫЕ МОТОСОРЕВНОВАНИЯ

Международные XXXV шестидневные соревнования решено в 1960 году проводить в Бад-Аусзее (Австрия), так как согласно положению проводить эти соревнования в стране-победительнице (Чехословакия) во второй раз подряд нельзя. Они состоятся 19—24 сентября. Четырехдневные соревнования в ГДР состоятся 8—12 июня, Татранский рейд в Польше — 12—14 июня, ралли ФИМ в Италии — 13—15 июня.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МОТОЦИКЛЫМ ШОССЕЯНО- КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ

На осеннем конгрессе ФИА в Барселоне утвержден следующий календарь международных соревнований на первенство мира по мотоциклетным шоссейно-кольцевым гонкам в 1960 году:

- 22 мая — Большой приз Франции в Клермон-Ферране
- 13—17 июня — Турист-трофи в Англии

- 25 июня — Большой приз Голландии в Лессене
 - 3 июля — Большой приз Бельгии в Спа
 - 24 июля — Большой приз Германии на кольце Солитюд
 - 6 августа — Большой приз Ирландии
 - 21 августа — Большой приз Швеции
 - 11 сентября — Большой приз Италии
- Кроме этих восьми зачетных соревнований, на первенство мира будут проводиться следующие международные соревнования с привлечением лучших спортсменов мира:
- 3 апреля — Большой приз Испании в Барселоне
 - 1 мая — Большой приз Австрии в Зальцбурге
 - 15 мая — Международный матч в Хельсинки
 - 31 июня — Большой приз ГДР в Заксенринге
 - 4 августа — Большой приз Венгрии в Будапеште
 - 28 августа — Большой приз Чехословакии в Брно

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МОТОКРОССУ

- Утвержден календарь следующих 10 зачетных соревнований на личное первенство мира по мотокроссу:
- 24 апреля — Большой приз Австрии в Вене
 - 15 мая — Большой приз Франции в Везуле
 - 2 мая — Большой приз Швеции
 - 29 мая — Большой приз Дании
 - 12 июня — Большой приз Италии в Имоле
 - 26 июня — Большой приз ГДР в Бильштеине
 - 3 июля — Большой приз Англии в Хуэстон-парке
 - 24 июля — Большой приз Голландии
 - 7 августа — Большой приз Бельгии в Намюре
 - 14 августа — Большой приз Люксембурга

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО МОТОКРОССУ

- Розыгрыш первенства Европы по мотокроссу включает 12 соревнований, которые будут разыграны на мотоциклетном классе до 250 см³:
- 3 апреля — в Пайерне (Швейцария)
 - 24 апреля — в Бельгии
 - 1 мая — в Пери ле Фонтань (Франция)
 - 22 мая — в Праге (Чехословакия)
 - 29 мая — в Зарбже (Польша)
 - 5 июня — в Италии
 - 12 июня — в ФРГ
 - 24 июня — в Люксембурге
 - 17 июля — в Бинкхем-парке (Англия)
 - 7 августа — в Швеции
 - 4 сентября — в ГДР, а также в Финляндии (срок не установлен).

АВСТРАЛИЕЦ ДЖЕК БРЭХЕМ — ЧЕМПИОН МИРА

Итоги первенства мира по гоночным автомобилям

Перед последним этапом чемпионата мира гонки в Себринге на Большой приз США, практически все стало чемпионом мира сохранив австрайец Джек Брэхем и англичанин Стirling Moss и Тони Врусс. Терние два значительных отрыва в связи с тем, что зачет в первенстве мира производится по пяти лучшим результатам. Врусс также имеет четыре очка в связи с победой на этапе, которого сумма трех лучших результатов (23 очка) немногим уступала сумме четырех лучших результатов Брэхема (23 очка) и Стirling Мосса (24,5).

Все это придало соревнованиям особую остроту, и участие в них американских гонщиков на первые созданные в США гоночные автомобилих 1 формулы «Смолди» (см. «За рулем» № 8 за 1959 год) и «Миджет». Правда, уже на прикидках стало ясно, что американские автомобили не сумеют сыграть какой-либо роли в гонках и основная борьба за первенство мира развернется между гонщиками, выступавшими на европейских машинах, но это уже не могло снизить всеобщего интереса к гонкам. Они состоялись в середине декабря в Себринге при огромном стечении зрителей.

Стirling Moss, шедший на автомобиле «Купер-Уолкер» в классе стартера захватил лидерство и не уступал его в течение первых пяти кругов. Его преследовали по пятам Джек Брэхем, который выиграл гонку, и молодой гошник Мак-Ларен, однако внимание публики с самого начала было привлечено не столько к борьбе, сколько к тому, что шедшие несколько позади Врусс, немец Трипс и француз Тринтиньяни настолько увеличили борозу, что машины Врусса и Трипса заехали друг друга, и оба гошника оказались в результате за пределами дорожного полотна. Тот и другой продолжали соревнование, но Врусс, как увидим дальше, эта «непронавостительная» потеря несколько минут «обшлась слишком дорого»: он остался вне звания чемпиона мира.

На шестом круге в автомобиль Стirling Мосса произошло сцепление и он был вынужден сойти с дистанции. Лидерство немедленно захватил Брэхем, за ним шли Мак-Ларен и Тринтиньяни. Кажалось, судьба первенства мира решена и ничто не может помешать Брэхему стать чемпионом. Но, буквально за 300 метров до финиша автомобиль Брэхема остановился из-за обрыва безопорной оси. В отчаянии, когда впереди еще остались и машина и, только ее перед собой руками, сумел дотянуть до заветной черты финиша. И тогда же впереди оказался гошник Юппи Успенс Мак-Ларен, Тринтиньяни и Врусс.

Победитель гонки новозеландский студент Мак-Ларен прошел дистанцию 351,540 км на автомобиле «Купер-Климакс» за 2 часа 12 минут и 35,7 секунды, т. е. со скоростью 136,12 км/час. Лишь на 0,9 секунды позже финишировал Тринтиньяни, и ровно через три минуты, со временем 2:15:36, его выиграл финиша Врусс. Чемпионом мира Брэхему на последние триста метров дистанции пришлось ехать «восьмью минут».

Неожиданная победа методиста Мак-Ларена выдвинула его на высшее шестое место в итоговом зачете розыгрыша первенства мира. Впереди него лишь Хилл и Тринтиньяни, а также «большая тройка» — Брэхем, Врусс и Мосс, занявшие соответственно второе, второе и третье места.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛВ, В. В. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН [научный редактор], А. М. КОРМИЛЬЦЫН, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

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

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

Сдано в набор 10.XII.59 г. Вум. 80X92/8 1,75 бум. д. — 3,5 усл. печ. л. 7,5 уч.-изд. л.+1 вкладка. Подп. к вых. № 11.160 г. Р-64021. Тираж 300 000 экз. Цена 3 руб. Зак. 1383.

XXI век...





За рулём

На 1-й и 4-й полосах об-
ложки: Москва вечерняя. Ули-
ца Горького.

Фото Н. Баброва