



М а р т 1 9 6 0

№ 3

За рулём

Март 1960. Год издания 18-й.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ
ВВЕДОУЮЩЕ Ордена КРАСНОГО

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО



В этом номере:

ШТАБ АВТОМОТОСПОРТА

ПЛОДЫ ТРУДА
ЗИНАИДЫ АНДРЕЕВСКОЙ

СХВАТКИ НА ЛЕДЯНОЙ
ГЛАДИ

ПРЯМОЙ РАЗГОВОР

ЧЕМПИОНКА СТРАНЫ

«МОСКВИЧИ» НА ДОРОГАХ
США

ПРАВИЛА ДЛЯ ВСЕХ

НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ
МИКРОЛИТРАЖКИ

НОВИЧОК НА МОТОЦИКЛЕ

ДАЧА НА ОЗЕРЕ

МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ —
В ТВОИХ РУКАХ

СЕКРЕТЫ СКОЛЬЖЕНИЯ
ПО ВОДЕ

РАССКАЗ О ДЕВУШКЕ
ЗА РУЛЕМ

ПИСЬМО ПОЛЬСКОГО ДРУГА

СПОРТ И ТЕХНИКА
ЗА РУБЕЖОМ

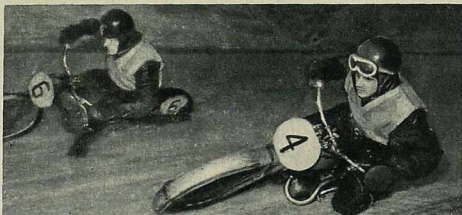
На первой странице
обложки: чемпионка СССР
1959 года по мотокроссу ма-
стер спорта Надежда Шарапова
на тренировке.

Фото Е. Тиханова.



В Москве состоялся учредительный пленум Федерации автоспорта СССР. На сцене: член президиума ЦК ДОСААФ Б. Ф. Трамм выступает на пленуме с докладом.

Фото Е. Тиханова.



На Большой спортивной арене Центрального стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках 21 января началось первенство страны по мотогономкам на льду. Впервые звание чемпиона разыгрывалось и в кубатуре до 175 см. На переднем плане — спортсмен «Буревестника» В. Морозов, занявший второе место в этом классе мотоцицлов (см. стр. 8).

Фото Преображенского.

Более чем в тридцать стран, в том числе в Соединенные Штаты Америки, экспортируются Советские мотоциклы, моторолеры, грузовые и легковые автомобили (см. статью на стр. 13—14). На с. и м. к. «Волга» на улицах Лондона.



ФЕДЕРАЦИЯ СОЗДАНА!

На учредительном пленуме Федерации автомоторспорта СССР

111 делегатов, представлявших самые широкие круги спортивной общественности — начиная от добровольных спортивных обществ и ведомств, которые культивируют автоспорт, и кончая многочисленными первичными организациями и автомоторклубами ДОСААФ, — собрались в конце января на учредительном пленуме для того, чтобы создать впервые в нашей стране Федерацию автомоторспорта СССР.

Задача эта назрела давно. III пленум ЦК ДОСААФ указал на необходимость коренного улучшения спортивной работы, как на одну из важнейших задач ДОСААФ с тем, чтобы к V съезду ДОСААФ ликвидировать оставшиеся автомобильного и мотоциклетного спорта. Создание федерации должно, безусловно, способствовать ликвидации этого отставания.

В зале заседаний и кулуарах Дома культуры ВДНХ, где проходил учредительный пленум, можно было увидеть в эти дни весь цвет нашего автомоторспорта — мастеров и тренеров, судей и активистов, съехавшихся почти со всех уголков Советского Союза. Мелькают знакомые лица чемпионов страны — Н. Севостьянова и И. Озольной, Б. Динерштейна и Д. Борисова, Б. Ковалева и А. Тышке; рекордсмены страны и мира — заслуженные мастера спорта Л. Лорента и А. Новикова.

С большим докладом «О развитии автомоторспорта в стране и задачах по его дальнейшему развитию» выступил член президиума ЦК ДОСААФ Б. Ф. ТРАММ. Изложив итоги спортивного сезона, докладчик подробно обрисовал нынешнее положение дел в автомоторспорте, которое нельзя признать удовлетворительным. Хотя за последние годы автомоторклубы и первичные организации ДОСААФ добились некоторого улучшения работы по спорту, общее его состояние оставляет желать лучшего. Автоспорт еще не стал подлинно массовым, автомоторклубы и ДСО еще плохо помогают первичным организациям и инициативным коллективам, мало используют ипподромы, гаражные и ледяные дорожки для организации интересных соревнований, почти не проводят простейших соревнований с откры-

тым стартом для спортсменов, имеющих собственные машины.

Неудовлетворительно и состояние спортивной мотоциклетной техники. Хотя за последние времена и создано несколько хороших конструкций (ИЖ-240, К-175, «Ява-ЦКБ»), существующая спортивная техника отстает от насущных требований спортсменов и не обеспечивает достижение высоких спортивных результатов. Наши машины, как правило, менее динамичны, чем импортные зарубежные, они не превосходят их по весу, но отстают по мощности. Во многом это объясняется, по мнению докладчика, тем, что мотоциклетные заводы идут по линии приспособления стандартных конструкций к нуждам завода, не создавая подлинно прогрессивных оригинальных конструкций. В этой связи докладчик оговорился. На работе ЦКББ мотоциклетостроения.

— Спортивная общественность, — заявил он, — не может мириться с тем, что ЦКББ отвлечется посторонними делами».

Б. Ф. Трамм подверг также резкой критике руководителей шинной промышленности, которые, как он заявил, беспечно относятся к запросам спортсменов, не прислушиваются к голосу общественности.

Говоря о развитии автомобильного спорта, докладчик подчеркнул необходимость внедрения несложных, но как гонимых автомобилей (особенно «Юниор» и III формулы) и привлечения к работе автомоторклубов многочисленных владельцев автомобилей, помогаю им в организации ремонта и обслуживания, снабжении запасными частями и т. д. Нарядом с популярными и поощряя организацию соревнований типа ралли на собственных автомобилях, мотоциклах и мотороллерах.

Короткий, но содержательный доклад об основах работы федерации сделал на учредительном пленуме член президиума ЦК ДОСААФ Н. В. СТРАХОВ.

Будь самого широкого привлечения молодежи, колхозников и рабочих к занятиям техническими видами спорта, — заявил докладчик, — у нас в СССР, как ни в какой другой стране, имеются неограниченные возможности и прочная основа в виде широкого развития политехнического образования в школах, в системе высшего и среднего образования и пр. Задача состоит в том, чтобы объединить все силы общественности, систематически и настойчиво создавая материально-техническую базу, добиться массового развития автомоторспорта, значительного увеличения количества разрядников и повышения их спортивного мастерства.

По обобщ. докладом на пленуме развернулись оживленные прения. Их открыл представитель Армянской ССР, тренер Ереванского автомоторклуба А. МУРАДЬЯН. Подвергнув критике работу Центрального автомоторклуба СССР, который, мало помогает местным автомоторклубам развивать спорт, т. Мурадьян поднял важный вопрос о нынешнем лице многих автомоторклубов на местах.

— Клуб должен быть клубом, — заявил он, — и по-настоящему заниматься спортивной работой.

Эту мысль поддержал также и пред-

ставитель Азербайджанской ССР, судья республиканской категории А. АГАВЕЛОВ.

— У нас в республиканском комитете ДОСААФ некоторые руководители не любят спорт, не понимают его, а занимаются лишь подготовкой водителей, — говорит он. В частности, т. Агавелов резко критиковал председателя республиканского комитета ДОСААФ т. Джавадова.

Судья всесоюзной категории Г. ЧЕРКАСКИН выразил неудовлетворенность содержанием основного доклада, в котором, по его мнению, недостаточно глубоко и самkritично были вскрыты основные причины отставания автомоторспорта и «слажены острые углы». К такой оценке присоединились также Г. АФРЕМОВ (Московский АИ), главный тренер спортивного клуба Ленинградского военного округа С. СЕРГЕЕВ, судья всесоюзной категории И. ВЛАДИМИРОВА. Однако никто из этих товарищей не подчеркнул свои критические высказывания конкретными и деловыми предложениями. На первом этапе не казалось, что это и сделает Г. АФРЕМОВ, который намечал некие два пути в развитии автомоторспорта, заявив, что «третьего не дано». Однако дальнейшие прения показали, что выдвинутая им «альтернатива» отнюдь не является бесспорной.

Председатель автомобильно-спортивной секции Московского завода малолитражных автомобилей Р. ЧЕРТОВ рассказал собравшимся о большой и плодотворной работе, проводимой на заводе коллективами ДОСААФ и «Труда». Автомобильно-спортивная секция насчитывает эдакого «букета» спортивных достижений, том числе чемпионы страны. Представитель МЗМА выдвинул очень важное предложение о том, чтобы строительство гонимых и спортивных автомобилей включалось в планы внедрения новой техники, которые разрабатываются и осуществляются ежегодно на автомобильных заводах и предприятиях. Это существование и поспособствовало бы решению задачи создания материальной базы для развития автомобильного спорта.

Другой представитель промышленности — начальник и главный конструктор ЦКБВ В. РОГОЖИН рассказал собравшимся о развитии техники на конференции мотоциклетостроителей и осветил ряд важных вопросов развития конструкций спортивных мотоциклов. Он выдвинул также перед федерацией автоспорта важную проблему стимулирования конструкторов и механиков, которых, по его мнению, следует награждать и отмечать наградами со спортивными, добившимися высоких результатов.

З. ПСАХИС остановился на нуждах автомоторделов и необходимости развития материально-технической базы этого вида спорта. Сейчас спортсмены-моделисты нередко тратят больше времени на поиски куски алюминия или ли проволочки, нежели на работу по построению модели, сказал он. Между тем моделисты сейчас становятся все больше; трудно назвать школу и Дом пионеров, где не было бы автомоторного кружка. Это значит, что необходимо наладить централизованное снабжение кружков моделистов всем необходимым. Там, где комитеты ДОСААФ не являются о нуждах моделистов (например, в

* См. «За рулем» № 12 за 1959 год.

Н. СТРАХОВ,
председатель Федерации автоспорта СССР

Харькове, Москве, Ростове, в Ставропольском крае), там и работа идет хорошо: созданы удачные конструкции моделей, на которых установлены всевозможные, а также республиканские рекорды.

Некоторые организационные вопросы работы Федерации, в том числе связанные с предстоящим созданием республиканских федераций, подняли в своих выступлениях т. КИОПЕ («Даугава», Латвийская ССР), Р. ЛАУР («Калев», Эстонская ССР), А. АКОПОВ (Украинская ССР), Р. ШУЦЬ («Грузинская ССР»), Е. ГРИНГАУТ («Трудные резервы») и др. В частности, т. Кюппе высказался в пользу того, чтобы Федерации было предоставлено больше прав, чем это предусматривается положением. К сожалению, докладчики в своем заключительном слове обошли молчанием эти высказывания.

Красной нитью почти во всех выступлениях на учредительном пленуме Федерации прошла мысль о необходимости включения соревнований по мотоциклетному спорту в программу III Всесоюзной спартакиады. Поэтому бурными аплодисментами было встречено сообщение выступившего на пленуме председателя ЦК ДОСААФ СССР т. П. А. БЕЛОВА о том, что ЦК ДОСААФ будет настаивать на включении мотоциклетных соревнований в программу спартакиады. Учредительный пленум единогласно принял решение по этому вопросу, и есть все основания надеяться, что в Союзе спортивных обществ при слушаются к голосу начинающей свою деятельность Федерации автоспорта.

В своем коротком выступлении П. А. Белов заявил относительно критических замечаний и различий конструктивных элементов, присутствующих на пленуме:

— Мы их внимательно изучим, с тем чтобы не упустить ничего при решении важнейших вопросов развития автоспорта.

В заключение председатель ЦК ДОСААФ пожелал собравшимся успеха в работе и выразил надежду, что вновь создаваемая Федерация поможет поднять автоспортивный, мотоциклетный и автомобильный спорт, выведет его на широкую дорогу побед и достижений. Учредительный пленум принял возвращенное постановление по докладу Б. Ф. Трамма и утвердил Положение о Федерации автомобильного и мотоциклетного спорта.

Пленум избрал президиум Федерации в составе 21 человека. Председателем Федерации избран Н. В. Страхов, ответственным секретарем — В. В. Маржецкий.

Образования также три основных комитета Федерации: автомобильный во главе с Л. П. Абдулхамидовым, мотоциклетный [председатель М. В. Кедров], автомобильный [председатель А. А. Славин] и коллегия судей [председатель А. В. Карягин].

* * *

Итак, Федерация создана и приступает к практической деятельности. Поведем же ей от всей души больших успехов, слаженности в работе всех звеньев, принципиальности и настойчивости в решении насущных вопросов развития автоспорта.

Год назад началась перестройка руководства физкультурно-спортивным движением в нашей стране. Новый этап в развитии физической культуры и спорта открыл широкий простор для проявления творческой инициативы спортсменов, для еще более активного участия общественности в решении всех вопросов спортивной жизни. В результате перестройки созданы Федерации по многим видам спорта.

Недавно при ЦК ДОСААФ СССР образована Федерация автомобильного и мотоциклетного спорта СССР.

Теперь, когда Федерация учреждена, определены ее основные цели и направления в работе, уместно обратиться к итогам спортивного сезона минувшего года. Надо объективно проанализировать недостатки и промахи с тем, чтобы избежать их в дальнейшем. Это должно способствовать решению главной задачи Федерации — добиться быстрого подъема автоспорта и автотомоделизма.

ИТОГИ СПОРТИВНОГО СЕЗОНА 1959 ГОДА

Прошедший сезон принес и радости и огорчения. По результатам, показанным в соревнованиях, мы еще отстаем от лучших зарубежных спортсменов, но что правильно указал состоявшийся в ноябре 1959 года III пленум ЦК ДОСААФ СССР. Но там, где добросовестно и активно, дружно и сплоченно поработала общественность, — налицо новое и положительное.

В 1959 году в занятии автоспортом и автотомоделизмом было вовлечено много молодежи. Особо следует сказать о создании новых самостоятельных автотомоклубов при предприятиях, учебных заведениях, в крупных колхозах и совхозах.

Увеличилось количество спортивных мероприятий и, что самое главное, число участников в них; было подготовлено больше разрядников, мастеров спорта, чем в 1958 году. Отрадно и то, что получили распространение новые виды соревнований, что автоспорт из сезонного превратился в круглогодичный.

В феврале 1959 года впервые были проведены зимние автомобильные ралли на дистанцию 1860 км. Всесоюзный автотомоклуб организовал ралли по маршруту Москва—Севастополь—Москва протяженностью 3000 км. В эти соревнования составились 80 любителей на собственных автомобилях. Плодотворность совмещения автотуризма и автоспорта была доказана на практике.

Большое количество участников привлекло лично-командное первенство СССР по ралли, проведенное в июне на 2500 км спортивной дистанции.

Автомобильные ралли были проведены также в ряде республик и областей, в частности в Узбекской ССР и Эстонской ССР.

В сентябре под Минском в пятый раз было разыграно лично-командное пер-

венство СССР по шоссе-кольцевой гонок. В ней приняла участие большая группа недавно созданных гоночных автотомоклубов. Наряду со старыми спортивными соперниками, представлявшими ЦСК МО и ДСО «Труд», на этот раз стартовали гонщики «Красного знамени» (Белоруссия), «Калев» (Эстония), ДОСААФ (Грузия, Украина) и других спортивных организаций.

К сожалению, автомобильный спорт еще не стал популярен массовым. Деятельность большинства автотомоклубов сводится в основном к подготовке отдельных спортсменов. Даже такие соревнования, как ралли, стартуют в которых может, по существу, каждый автолюбитель, не собирали большого числа участников. Примером этому может служить ралли «Кавказ». Из-за плохой информации и вследствие слабой подготовительной работы в них было мало участников, причем из городов Северного Кавказа, где пролегла трасса, — всего несколько человек. Видимо, руководители некоторых автотомоклубов недооценили значение соревнований на регулярность движения.

Впрочем, это касается не только автотомоклубов. Чем, например, можно объяснить, что в первенстве страны по ралли не участвовали команды Российской Федерации, Азербайджана и даже Литвы, на территории которой происходят соревнования.

У мотоциклистов соревнования были более разнообразными, чем у автомобилистов. С начала года они вышли на ледяные дорожки. На большой спортивной арене стадиона имени В. И. Ленина в Москве встретились 76 сильнейших гонщиков из 16 городов. Рост мастерства показали не только стиливые спортсмены, но и мотоциклисты Уфы, Свердловска, Подольска.

Особенно знаменателен успех бакирских гонщиков. В этом большая заслуга республиканского комитета ДОСААФ, который совместно с Союзом спортивных обществ, опираясь на общественность, много делал для развития мотоспорта.

Большим праздником мотоспорта явилось выступление мотоциклистов на II Спартакиаде народов СССР. В шестидневных состязаниях на регулярности ходе стартовали команды всех союзных республик, Москвы и Ленинграда — всего 272 человека. Особенно удачно выступили мотоциклисты Ленинграда, Украины, Грузии, Армении, Казахской и РСФСР.

Финальной шестидневке предшествовали одно- и трехдневные соревнования на регулярность движения в республиках, краях, областях. Мотоспорт стал популярным там, где и нем раньше не было слышно. Характерно, что на II Спартакиаде народов РСФСР в числе победителей трехдневки были спортсмены Иркутской области, Хабаровского края и Северной Осети.

Впервые в стране в 1959 году разыгрывалась лично-командное первенство

ИНИЦИАТИВНОЕ РАБОТУ

СССР по ипподромным гонкам. К финалу в Одессе были допущены победители соревнований 33 зон. Везде в предварительных состязаниях участвовало несколько тысяч спортсменов.

В октябре в Кишиневе более 440 мотоциклистов вышло на трассу первенства СССР по кроссу. Почти во всех классах машин произошла смена чемпионов.

Из всех видов мотосоревнований в прошлом году был незаслуженно забыт вид мотобол. Но, конечно, этим не исчерпываются недостатки в развитии мотоциклетного спорта. Еще мало у нас уделяется внимания мотолюбителям-новичкам. Они слабо вовлекаются в спорт. Для них почти не проводятся простейшие состязания с открытым стартом, где любители могли бы выступать на собственных мотоциклах и мототроллерах. Медленно растет мастерство наших ведущих гощиков: ведь в первенствах СССР у нас обычно стартуют только спортсмены Москвы, Латвии, Эстонии и Ижевска и еще нескольких городов.

Советский автомобилизм вот уже ряд лет развивается и как спорт и как вид технического творчества. Всесоюзные автомобильные соревнования 1959 года привлекли автомоделистов 11 союзных республик, Москвы и Ленинграда. Следует отметить, что скорости моделей значительно возросли и стали достигать в отдельных случаях до 125 км/час. Автомоделисты установили 5 всеобщих рекордов в 6 рекордов РСФСР. Впервые были проведены ралли автомобилей.

Однако и автомобилизм не стал еще массовым занятием молодежи. Досафские организации, например Приморского и Хабаровского краев, Саратовской области, не уделяют им внимания. Как ни странно, но многие автомобилисты стоят в стороне от этого важного дела.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВСТРЕЧИ

В 1959 году наши спортсмены составили не только между собой. Они не раз выходили на арену международных соревнований.

Советские автомобилисты второй раз участвовали в ралли «1000 озер» в Финляндии. На трудной дистанции они достигли более высоких показателей, чем в 1958 году.

В ФИА предупреждают ЦАМК СССР в том, что мы мало участвуем в международных встречах. В 1960 году мы проведем ралли «За мир и дружбу», в которых собираются принять участие автомобилисты ряда стран народной демократии.

Значительно расширились наши международные связи по мотоциклетному спорту. Мы принимали у себя чехословацких спортсменов в Москве и Уфе. На ледяной дорожке наши гощики продемонстрировали высокое мастерство и победили зарубежных гощиков. На гравейной дорожке в Уфе и Ровно первенствовали наши гости — чехи и поляки. Видимо, наши мотоциклистам нужно еще у них многому учиться.

На международных соревнованиях по мотокроссу под Ригой, в которых участвовали сильнейшие кроссмены СССР, Чехословакии, Франции, Финляндии, Польши, Венгрии и Румынии, пять первенств из семи завоевали советские спортсмены. Шосейно-кольцевая гонка под Таллином прошла под знаком преимуществ мотоциклистов ГДР, Финляндии, Чехословакии. Стартуя в сентябре на XXIV мотоциклетной олимпиаде в Чехословакии, советские спортсмены стали обладателями 13 золотых, 2 серебряных и 3 бронзовых медалей. Конечно, выступавшая на мотоциклах марки «ИЖ» новых моделей получила золотую медаль «За первенство заводской марки». Советским мотоциклистам не удалось завоевать главных командных призов, хотя они и были близки к победе.

Но отдельные неудачи, как и удачи, не должны нас дезориентировать. Накапливаемый в международных встречах опыт, крепящие от соревнования к соревнованию мастерство и тактические зрелость наших мотоциклистов убеждают в том, что они имеют возможность встать в один ряд с лучшими зарубежными гощиками.

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ БАЗА И ФИНАНСИРОВАНИЕ

Наша промышленность создала за последнее время несколько новых классов моделей мотоциклов — ИЖ-40, ИЖ-175, «Ява-ЦКБ». Но в целом мотоциклетная техника отстает от возрастных требований. Плохо качество спортивных и гоночных мотоциклов Ирбитского, Киевского, Минского мотоциклетных заводов сдерживает рост мастерства спортсменов. Массовому развитию мотоспорта препятствует и то, что спортивных машин выпускается мало, а стоимость их велика.

С автомобильной спортивной техникой дело обстоит еще хуже. Все гоночные и спортивные автомобили, представленные на соревнованиях 1959 года, были созданы в кустарных условиях энтузиастами автоспорта Ленинграда, Москвы, Эстонии, Украины, Белоруссии. Несмотря на грубую внешнюю отделку большей части этих машин, ряд конструкций представляет живой интерес. Например, автомобили в классе до 1000 см³ (в основном с мотоциклетным двигателем М-52) показали хорошую устойчивость, управляемость и развивают высокие скорости даже на скользкой дороге.

Для дальнейшего развития автоспорта очень важно, чтобы в создание гоночных и спортивных машин включались автомобильная промышленность и оказала спортсменам необходимую помощь. Автозаводы же мало уделяют этому вниманию. Завод имени Лихачева строит спортивные автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя, который чуть не вдвое превышает нормативы, установленные ФИА для спортивных автомобилей. А горьковские автомобильные строители вообще не участвовали в соревнованиях последних лет по автомобильному спорту.

В 1959 году вступили в строй гаражные дорожки в городах Уфе, Ровно, Майкопе. Ведется строительство таких сооружений в Ленинграде, Пскове, Тернополе, Риге и некоторых других городах.

Следует подчеркнуть, что финские спортсмены на практике опровергли бытующее еще кое-где мнение, будто мотогонки на стадионе протекат легкоатлетическую дорожку. В Уфе на такой дорожке с успехом тренируются и соревнуются легкоатлеты, что позволяет более рационально использовать стадион.

В Ровно гаражная дорожка была построена силами актива ДОСААФ при помощи партийных и советских организаций за два месяца.

В Ленинграде, Грузии, Узбекистане, Львовской, Станиславской, Амурской, Архангельской, Рязанской, Томской, Тюменской областях, Северной Осетины начато сооружение мотодромов, ДСО «Калев» эконолично строительство перекосового автомотоклуба в Таллине (Пикрита), имеющего хорошо оборудованные гаражи, мастерские, учебные классы, библиотеку, стадион, медицинский кабинет, душ, комнаты для приезжающих. Неподалеку от столицы Эстонской ССР завершено сооружение новой кольцевой трассы протяженностью 8,64 км с шириной дорожного полотна 6—8 м. На ней уже состоялись автомобильные и мотоциклетные гонки.

Во всех этих недостатках. Надо строить и строить — автотромы, гаражные дорожки, осваивать трассы для кроссов и многодневных соревнований, создавать нормальные условия для работы автомотоклубов, оснащать их гаражами, мастерскими, пунктами технического обслуживания.

Для нормального развития автомобилизма, проведения испытаний и регулировки моделей необходим хордотромы; они должны быть в каждом районе, тем более, что их типовая проект разработан Гипроспортом. Спортивной общественности нужно также добиться, чтобы секции и кружки автомобилистов имели возможность приобретать в магазинах требуемые детали, узлы и материалы.

Вопросы финансирования автоспорта волнуют и организаторов и спортсменов. Состязания в Риге, Таллине, Уфе, Ровно, Ленинграде и других городах убеждают, что автомобильный спорт особенно, мотоциклетный спорт мо-

В кулуарах Лома культуры ВЛКСМ во время перерыва между заседаниями учредительного пленума федерации.
ФОТО Е. ТИХАНОВА.



жет не только самоокупаться, но и приносить доход. Там, где проводилась соответствующая подготовка, хорошо поставлена информация и реклама, результаты были отличные. На шоссеинокольцевые автомобильные гонки под Минском, даже в плохую погоду, было продано 50 тыс. билетов. Если бы организаторы не прорисовались, можно было бы продать в два раза больше.

Проведению соревнований на основе самоокупаемости нужно уделять самое серьезное внимание.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

В ряде организаций ДОСААФ, ДСО и ведомств недополбываются автоспорт.

Главные руководители комитетов ДОСААФ вместо объединения спортивных сил, мобилизации общественности и соответствующей организаторской работы стали на путь администрирования, что не может не привести и уже приводит к отрицательным последствиям.

Другие организации также не всегда уделяют достаточного внимания автоспорту. ЦСК МО культивирует его почему-то только в Ленинграде, Москве, Львове и Ташкенте, причем столичные армейские спортсмены плохо заботятся о передаче своего опыта молодежи и одноклубникам на периферии. ДСО «Грудные резервы» воспитало немало способных мотоциклистов среди молодежи, но и в этом обществе база для занятий спортом имеется лишь в нескольких городах.

ДСО «Траур» проводит большую спортивную работу, но охватывает лишь в Москве. К большому удивлению общественности фактически ликвидировали себя занятия автоспортом ДСО «Спартак», «Динамо». Все это подтверждает необходимость и своевременность улучшения руководства автоспортом и автотомоделизмом.

Большое количество соревнований, и особенно международных, вызвало и некоторые «болезни роста». Так, серьезные затруднения возникли при комплектовании судейских коллегий даже в таких городах, как Москва, Киев, Талин.

Явно не хватает и судей по автотомоделизму. Также неудовлетворительно организована подготовка тренеров и механиков.

Спортивный календарь 1959 года не давал возможности ЦАМК ДОСААФ

В перерыве между заседаниями.
ФОТО Е. ТИХАНОВА.



СССР проводить все ответственные соревнования только своими силами. Выход был найден за счет того, что в республиках, областях и городах местные организации взяли на себя проведение соревнований, используя только в самой незначительной степени помощь ЦАМК. Составляя, состоявшиеся в Риге, Таллине, Уфе, Ровно и других городах, подтвердили, что на местах накоплен достаточный опыт и имеются кадры руководителей, которым по плечу решение таких задач.

ОЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ ФЕДЕРАЦИИ

Учредительный пленум Федерации ясно и четко определил, над чем предстоит работать в ближайшее время.

Масштабы задачи — вот основа автоспорта. Особое внимание надо обратить на вовлечение в занятия молодежи. Готовить ее к спортивным выступлениям призваны автотомоклубы, ДСО, ведомства, учебные заведения. Здесь необходимо сформировать юношеские группы по массовым видам автоспорта. Питомцы их должны обучаться, с тем чтобы участвовать в первую очередь в соревнованиях на регулярность движения, мастерство вождения, экономии топлива, в состязаниях по автотомоделизму.

Нужно широко популяризировать и больше проводить различных соревнований на собственных автомобилях и мотоциклах.

Следует ускорить создание в крупных первичных организациях ДОСААФ самостоятельных автотомоклубов. Это возможно прежде всего в авто- и мотоциклах, авторемонтном предприятии, крупном автохозяйстве, учебном заведении, РТС, совхозам и колхозам. Необходимо расширить «географию» автоспорта. Его нужно продвинуть в сельские районы, позаботиться об обучении спортсменов на селе. Настала пора развернуть активную деятельность республиканским федерациям, областным (краевым), городским, районным секциям автоспорта и автотомоделизма, создание которых завершается в первом квартале. Всю свою работу они должны строить на демократических началах, опираясь на помощь профсоюзных, комсомольских, досафских и спортивных организаций. В автотомоклубах, в том числе и самостоятельных, этой опорой станут советы содействия.

Федерации и секции обязаны помочь комитетам и автотомоклубам, первичным организациям ДОСААФ, ДСО укрепить уже существующие и сформировать новые спортивные команды. Надо нацелить их на регулярное участие в соревнованиях, на борьбу за установление рекордов города, района, области, края, республики. Печать, радио, телевидение — все средства пропаганды целесообразно привлекать к популяризации местных рекордов и местных перенств.

С развитием массовости неразрывно связана другая насущная задача — рост мастерства спортсменов. Решить ее можно только общими усилиями организаций ДОСААФ и ДСО.

Нет надобности доказывать, как важно вовремя заметить и поддержать молодых, подносящих надежды спортсме-

нов. Прикрыть их — это тренеров, забываят развитие их — благодарная и почетная работа.

Учредительный пленум Всесоюзной Федерации наметил контрольные цифры, которые должны служить ориентиром для каждого спортивного коллектива. В 1960—1961 годах предстоит подготовить не менее 240 мастеров спорта, а также большое количество спортсменов первого, второго и третьего разрядов.

Нужно больше проводить соревнований. Это неперемutable условие подготовки разрядников, повышения их спортивного мастерства. На состязаниях автомобилисты, мотоциклисты и моделисты совершенствуют тактические приемы, воспитывают в себе необходимые морально-волевые качества. Различные соревнования надо проводить не от случая к случаю, а систематически.

Спортивная общественность крайне обеспокоена тем, что Центральный совет Союза спортивных обществ и организаций не включил в программу III Спартакиады народов СССР соревнования по автоспорту. Учредительный пленум Федерации принял специальное решение, в котором осудил такое отношение к автоспорту и потребовал включения в программу III Спартакиады автоспорта. Президиуму Федерации предстоит добиться осуществления этого решения.

Многое надлежит сделать и для расширения учебно-спортивной базы. Привлекая на помощь общественность и хозяйственные организации, необходимо добиться того, чтобы каждый автотомоклуб имел подготовленные трассы: для моторосса, для одно- и многодневных соревнований, для подьема на холм, а в районах, где бывает продолжительная зима, — дорожки для гонок на льду; при республиканских и областных клубах надо построить гаражные и земляные дорожки.

В 1960—1961 годах предстоит провести паспортизацию и утверждение всех трасс автомобильных, мотоциклетных и автотомодельных соревнований.

Учредительный пленум поручил президиуму Федерации внести предложение в ЦК ДОСААФ СССР и Мосгосисполком о строительстве Центрального автотомодрома в Москве.

Наши требования к промышленности в отношении создания машин сформулированы. Теперь дело за тем, чтобы настойчиво добиваться их удовлетворения. Вместе с тем нужно всемерно поощрять постройки, совершенствование спортивных и гоночных автомобилей, мотоциклов на местах.

Надо будет укрепить и значительно расширить республиканские, областные (краевые), городские и районные судейские коллегии, повышать квалификацию судей на занятиях и семинарах.

Организация соревнований, следует проявлять максимум заботы об удобствах зрителей. Необходимо сделать все для того, чтобы обеспечить самоокупаемость состязаний, используя доходы от продажи билетов для нужд автоспорта.

Объединение и сплочение сил общественности, спортсменов и организаций, оживление и подъем активности, инициативы в работе в центре и на местах — такими путями пойдем мы к достигшему намеченной цели.



НАЧАЛЬНИК КЛУБА

Фотоочерк
Н. БОБРОВА

Это было давно, вскоре после Октябрьской революции. Машинисты и кондукторы поездов, следовавших через Казалинск — небольшую станцию в Казахстане, — не раз замечали близ будки стрелочника мужчину в «буденновке» и рядом с ним — худенькую девочку. Стрелочник неизменно держал зеленый флажок, а девочка зачарованно провожала взглядом бегущие мимо поезда. Девочку звали Зина.

Шли годы. Зинаида Андреевская окончила индустриальный техникум, работала в автомобильных мастерских на Дальнем Востоке, училась заочно в автомобильном институте и стала потом преподавать в клубе Автодора города Фрунзе.

Программа, по которой занимались будущие шоферы, была сложной. Изучали устройство многих зарубежных машин и первых советских. Некоторые слушатели — киргизы, дунганцы да и русские — лишь недавно научились писать. И Андреевская не только читала лекции по автоделу: она всячески расширяла кругозор своих слушателей, была для них другом и воспитателем.

Летом 1941 года муж Зинаиды Гервасьевны, работавший в клубе заведующим учебной частью, ушел на фронт. Андреевская заменила мужа, а позднее ее назначили начальником автомобильного учебного пункта.

На снимках: слева — начальник Фрунзенского автомобильного клуба ДОСААФ З. Г. Андреевская; внизу — воспитанники клуба.



Инженер-электрик мастер спорта
Е. Лучынов.



«Горазеленстрой» В. Боровой.
Шофер чаров.



Мастер спорта Н. Шаранова.



Шофер пассажирского автобуса
И. Дуздеев.



Инструктор
практического вождения
АМК М. Великодный.



Инструктор
АМК Г. Еремшев.



Эти грамоты, призы и дипломы завоеваны спортсменами Фрунзенского автомото клуба в республиканских, всесоюзных и международных состязаниях. Клуб награжден также знаком «За активную работу», а З. Андреевская имеет две такие награды.



Кончилась война. Иные задачи встали перед автомото клубом. Надо было готовить шоферов для предприятий, колхозов, новостроек, развивать автомобильный и мотоциклетный спорт, совершенствовать мастерство водителей.

Тысячи шоферов выпустил с тех пор автомото клуб. О качестве подготовки говорит средний балл успеваемости курсантов — перейдя однажды за «рубем» 4, он не снижается вот уже несколько лет. Клуб сосредоточил вокруг себя многих любителей автомобильного и мотоциклетного спорта. Каждый год они участвуют в десятках соревнований — по фигурному вождению, на соблюдение правил движения, на экономию горючего. Проводятся здесь и ралли и мотокрысы.

С каждым годом в клуб становится все больше спортсменов-разрядников, появились и свои мастера спорта — Н. Шаралова, В. Федосов, А. Руденко, В. Левин, А. Дайченко. Некоторым из них неоднократно приходилось защищать спор-

тивную честь Советского Союза на крупнейших международных соревнованиях.

Окончился рабочий день. В зрительном зале автобазы № 5 собрались многие водители. Все они члены ДОСААФ. Каждого интересуют условия автомобильных соревнований, которые будет проводить клуб З. Андреевская знакомит шоферов с условиями предстоящих состязаний.



Сегодня тренировка. С рассветом во дворе клуба гудят моторы. В АМК три мотоциклиста. Их подготовкой руководит В. Федосов. В клуб он поступил в 1952 году, стал первоурядником, потом ушел служить в армию. Возвратился в клуб В. Федосов мастером спорта и работает теперь здесь старшим тренером...

Крепнет и автомобильная секция клуба. Моделисты АМК успешно участвовали во всех всесоюзных соревнованиях.

Актив автомото клуба насчитывает сейчас более четырехсот человек. Хорошо идут здесь дела. По итогам всесоюзного смотра Фрунзенский АМК занесен в число лучших в Советском Союзе. И в этом — немалая заслуга начальника клуба Зинаиды Гервасьевны Андреевской.



Каждая группа курсантов, заканчивая учебу в АМК, обязательно участвует в соревнованиях по фигурному вождению автомобиля. Инструктор практического вождения П. Касьянов З. Андреевская и старший тренер АМК В. Федосов проводят официальную практику перед состязаниями.



...Мотоциклисты тренируются близ города, а Карагачевой роще, где много различных препятствий, созданных самой природой. Отрабатывается прыжок с трамплина, преодоление крутого подъема и спуск с горы. Как надо преодолевать трамплин, показывает спортсменам старший тренер. Спуск с обледенелого склона сложен. И с первого раза он удается не каждому. Точно так и мастерство приходит не сразу.



В автомобильной секции АМК, которой руководит мастер спорта В. Левин, занимается двадцать пять человек. В основном это школьники. Они строят различные модели. С одной из них, собранной юным модельером В. Безродновым, и знакомятся сейчас автомобилисты.



Многие активисты АМК помогают первичным организациям в городе Фрунзе и районах республики. З. Андреевская (фото справа) с директором автобазы № 5 Э. Угрюмовой, секретарем партбюро А. Егелевым и председателем первичной организации ДОСААФ В. Меренковым совещаются о том, где удобнее установить на автобазе передвижную выставку, пропагандирующую деятельность автомотклуба.

З. Андреевская часто бывает на занятиях. А потом на семинарах и в беседах с преподавателями она советует, как сделать уроки более доходчивыми и интересными.



Совет автомотклуба — постоянная опора начальникова АМК. В составе совета — руководители автобаз, инженеры, шоферы, ученые, спортсмены. На этом очередном заседании обсуждается план проведения автомобильных соревнований 1960 года. Выступает заместитель председателя республиканского комитета ДОСААФ У. Ильмурадов.

С нерадивыми курсантами начальнику клуба приходится довольно строго.



Визалдичка Фрунзенской трикотажной фабрики М. Максимова (справа) изучила в АМК устройство мотоцикла, стала спортсменкой-райдерницей и судьей. Через несколько дней ей предстоит судить моторкросс, поэтому она зашла посоветоваться к Зинаиде Гервасьевне Андреевской.



Мотобаталии на льду

Н традиционным зимним мотокроссом прибавился новый захватывающий вид зимних состязаний — гонки на ледяной дорожке. Уже на исходе минувшего года хозяевами большой спортивной арены в Лужниках стали мотоциклисты многих городов страны. Серия декабрьских и январских встреч в Лужниках являлась как бы прелюдией к личному первенству страны, разыгранному на двух этапах — московском и уфимском.

Теперь, когда выявлены чемпионы СССР и закончены крупные международные соревнования (о них будет рассказано в следующем номере журнала), приходится лишь сожалеть, что

ЧТО ПРИНОСИТ ПОБЕДУ

Итак, центральным событием зимнего мотосезона явилось личное первенство страны. По сравнению с прошлым годом оно было значительно более представительным. В списке участников первенства значились имена десяти чемпионов страны в различных видах мотоциклетных соревнований. На первенстве выступило также много известных мастеров моторспорта.

В классе до 125, 350 и 500 см³ победитель определялся по сумме очков, набранных на двух этапах (за первое место в заезде начисляется 3 очка, за второе — 2, за третье — 1, за четвертое — 0). Это и предопределило остроту борьбы.

Несколько забегая вперед, скажем о главном итоге гонок: первенства: значительно возросло мастерство гонщиков. Лучшие скорости, показанные на первенстве 1959 года, были значительно перекрыты почти всеми стартовавшими. Это говорит о том, что большинство мотоспортсменов овладели сложной техникой вождения машин на льду.

Почти ни в одном заезде нельзя было заранее назвать победителя. Лишь в классе мотоциклов до 125 см³ А. Савельев, выступавший на новой гоночной машине ЦКЗБ, не имел конкурентов. В большинстве же случаев боролся равне по мастерству спортсмены.

При таких условиях побеждал тот, кто лучше подготовил свой мотоцикл. Нередко говорят, что «гонщика подвела машина». Обычно эта фраза приводится в оправдание спортсмена, хотя, как правило, он этого не заслуживает, так как только сам гонщик отвечает за подготовку мотоцикла.

Новый чемпион страны в классе до 350 см³ московский досоафовец Г. Пешаков сумел набрать на двух этапах максимальное количество очков (30 из 30) не только за счет высокого мастерства езды, но и благодаря умелой подготовке материальной части. Мотоцикл ни разу «не подвел» его. Это помогло гонщику быть хозяином положения во всех заездах.

Но минувшее первенство было богато примерами другого рода. Способный уфимец Е. Константинов смело боролся за победу, однако редкий заезд проходил у него без каких-либо происшествий с машиной. И не удивительно, что спортсмен занял один из последних мест. Из-за плохой подготовки мотоцикла «поле боя» покинул москвич Л. Красовин, не попав в тройку призеров. В. Голоросткий и С. Старых.

Кроме хорошей подготовки мотоцикла, другим фактором, решающим победу на первенстве, было моральное состояние гонщика. В соревнованиях, на короткой дистанции требуется особое умение мобилизовать себя.

Надолго запомнят зрители выступление Ю. Дудорина в классе мотоциклов до 350 см³. После московского этапа он занимал четвертое место. Еще менее удачно стартовали в Москве его земляки Самородов и Чернов. Похоже было, что в этой кубатуре уфимцы останутся за чертой призеров. Положение усугубилось еще и тем, что имевшие второе и третье места ижевские гонщики Л. Шадрин и Б. Агитонов выступали на более мощных экспериментальных мотоциклах. Но уфимец не был духом. На помощь машине Ю. Дудорин призвал всю свою волю. Под сплошной шквал аплодисментов и восторженных крики земляков спортсмен вырвал победу, כאשר, в безнадёжных ситуациях. Даже когда на последнем вираже его обошли двое, Ю. Дудорин не потерял самообладания. И именно эта волевая собранность помогла ему на уфимском этапе набрать 11 очков.

О значении морального фактора говорит и другой эпизод.

В Москве на «пятисотках» лучше всех выступил Ф. Шайнуров. Вторая половина соревнований сложилась для него неудачно. В самом начале у Шайнурова не завелся двигатель, и лидерство перешло к Л. Шадрину, выигравшему заезд. Вплотную к Шайнурову приблизились и победитель следую-

в течение многих лет были преданы забвению такие замечательные, зрелищные эффективные мотоциклетные состязания. Чуть возрождения гонок на льду принадлежат спортсменам-досоафовец, которые вернули к жизни эти соревнования.

Трудно найти в РСФСР город, где нельзя было бы устроить ледяную дорожку. Почти каждый стадион, а то и просто замерзший водоем можно легко превратить в арену для гонок на льду. Соревнования проводятся в любых классах и не только на специальных, но и на обычных спортивных машинах. Все это облегчает организацию гонок и дает возможность проводить их по принципу самоуспокоаемости.

ЕЩЕ ОДНА ВЕХА

Прошедшее первенство, несомненно, явится заметным событием в развитии мототехники для ледяных гонок. На нем прошла проверка большой работа спортсменами и механиками, готовившимися к этому сезону.

Наиболее существенным в этом сложном деле было дальнейшее облегчение мотоциклов. Особенно успешным оказался опыт использования рамы К-175 в сочетании с двигателем ИЖА, а также создание легких рам оригинальной конструкции. Облегчению машины служил также отказ от тормозов и применение спортсменами малых бензобаков. Заслуживает внимания и стремление гонщиков ниже располагать руль.

Особенно много экспериментов было проведено с шпильми. Столичным спортсменам Г. Пешакову и В. Цветкову удалось подобрать наиболее целесообразную форму шпиль. Сейчас установлено, что для всех классов машин лучшими являются шпильки продолговатые, а стальные шпильки длиной около 30 мм (для легких мотоциклов — около 20 мм). На переднем колесе должно быть 100 шпилей, на заднем — 150—200.

Нынешнее первенство страны станет вехой и в эволюции стиля езды на льду. Примечательно, что почти все участники применяли не только металлический башмак, но и металлический наколенник, который служил третьей точкой опоры на виражах. Еще дальше пошел Ф. Шайнуров, имевший специальный, тоже металлический, налокотник. При резком наклоне машины локоть гонщика служил четвертой опорной точкой.

ВНИМАНИЮ ФЕДЕРАЦИИ!

Убедительную победу в первенстве одержали досоафовец. Три первых места, три вторых и два третьих — несомненный успех спортсменов оборонного Общества.

Соревнования, особенно на втором этапе, оставили у зрителя сильное впечатление. Недовольство их вызвал лишь церемониал закрытия первенства, на котором победителям не вручали медали. Негодование уфимских почитателей мотоциклетного спорта вполне справедливо. С легкой руки бывшего Комитета по делам физической культуры и спорта мотогонок на льду до сих пор официально не признаются «настоящими соревнованиями». За участие в них (как, впрочем, и в гаревых гонках) даже не начисляются классификационные очки. Может ли быть большая несправедливость? Ведь гонки на льду требуют от спортсмена незаурядного мастерства и выносливости, подлинного мужества и отваги.

Различные виды моторспорта не должны делиться на сынов и пасынков. И если в прошлом в этом отношении были допущены ошибки, то теперь их необходимо исправить. Созданная недавно федерация автотомоспорта СССР должна, наконец, покончить с дискриминацией гонок на льду.

Общие обнадорожающие итоги первенства однако не дают основания для самоуспокоенности. Тревожит положение, создавшееся в подготовке мотоспортсменов. Стыдно сказать, что



На улице студеный ветер и мороз, а уфимский стадион «Строитель» переполнен. Идут заезды второго этапа первенства страны по мотогонкам на льду.



Лучшая среди женщин в соревнованиях по ледяной дорожке К. Вострякова проходит вираж.



У гонщиков Ф. Шаматова «вакапризничать» дагесталь.

первенство страны по ледяной дорожке с трудом собрало шесть участников. Создается впечатление, что среди женщин мотоспорт год от года хиреет. Этот факт также должен привлечь внимание федерации.

Мы уже как-то привыкли к тому, что каждое большое соревнование рождает и новые спортивные дарования. В этом отношении нынешнее первенство по мотогонкам на льду было мало примечательным. Из молодых заметных успехов добились лишь победительница женского первенства К. Вострякова и второразрядник А. Евстигнеев, который занял третье место в классе до 175 см³. Это свидетельствует, что юношеский мотоспорт еще не получил у нас должного развития.

Особо нужно сказать о зрителях. Морозная погода (термометр показывал ниже 20°) не остановила уфимцев. В заключительный день тысячи безбилетников осаждали стадион в надежде увидеть решающие поединки на льду. Балконы и крыши близлежащих домов, все окружающие деревья были буквально усыпаны болельщиками.

«Эх, нам бы Лукинники», — вздыхали организаторы соревнований. Пожелание это было вполне серьезным; 170 тысяч заявок поступило в оргкомитет от трудящихся Уфы, Сарапула, Стерлитамака и других городов республики.

Резкий контраст этому энтузиазму являл собой первый этап соревнований, проведенный в Москве... при пустых трибунах.

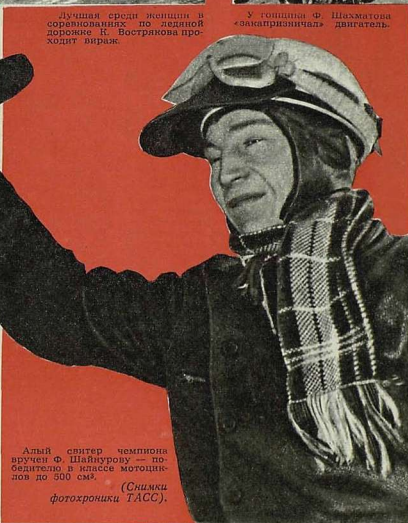
Вопрос о зрителях — жизненно важен для развития мотоспорта. От решения его зависит не только самоокупаемость соревнований (кстати, в Уфе было продано билетов более чем на 200 тыс. рублей), но и мастерство гонщиков. Чем многолюднее на мотогонках, тем больше в спортсменах задора, необходимого для победы. Не случайно во всех отношениях уфимский этап был куда более интересным, чем московский.

Мы не хотим делать поспешных выводов о причинах малой популярности мотоспорта в столице. Ясно одно: федерации предстоит проделать большую работу, чтобы москвичи полюбили мотоциклетные соревнования.

Для дальнейшего повсеместного развития мотогонок на льду необходимо решить ряд хозяйственных вопросов — наладить массовое производство шипов, защитных приспособлений для колес, наколенников, организовать, наконец, пошив цветных жилетов для гонщиков. Во всем этом спортсмены вправе также рассчитывать на помощь нашей автомобильно-мотоциклетной федерации.

В. КАРНЕЕВ, заслуженный мастер спорта;
М. ТЕЛЕГИН, наш спец. корр.

Москва — Уфа.



Алый спитер чемпиона вручен Ф. Шайнурову — победителю в классе мотоциклов до 500 см³.

(Снимки фотохроники ТАСС.)

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Класс до 125 см³
(женщины)*

К. Вострякова [ДОСААФ]
Р. Ивонина [ДОСААФ]
И. Озолина [ЦСК МО].

Класс до 175 см³

В. Лаврентьев («Трудовые резервы»),
В. Морозов («Буравестники»),
А. Евстигнеев («Трудовые резервы»).

Класс до 500 см³

Ф. Шайнуров [ДОСААФ] — 24 очка,
Л. Шадрин [«Труд»] — 23 очка,
Г. Пешаков [ДОСААФ] — 22 очка.

Класс до 125 см³ [мужчины]

А. Савельев [ЦСК МО] — 30 очков,
Р. Богданов [ДОСААФ] — 27 очков,
В. Шушманов [ДОСААФ] — 23 очка.

Класс до 350 см³

Г. Пешаков [ДОСААФ] — 30 очков,
Ю. Дудорин [ДОСААФ] — 26 очков,
Л. Шадрин [«Труд»] — 25 очков.

* В классах до 125 см³ (женщины) и 175 см³ соревнований проводились по системе с выбыванием.

Вез скидок „на бедность“

Откровенный разговор с начальником одного автотоклуба

Направляясь в ваш город — Новосибирск для проведения читательской конференции, я не думал, что буду писать об автотоклубе. Эту мысль подал ваш прямой и непосредственный начальник — председатель обкома ДОСААФ П. Петраченко. Чувствовалось, что он не просто довел до меня, а и гордился клубом. Летний упрям —час — не замечаю — послышался мне и в ваших словах. Пришлось немедленно осматривать производственные и учебные помещения клуба, беседовать с его сотрудниками и спортсменами, знакомиться с учебным процессом, заглядывать в документы.

Обо всем, что мне открылось, необходимо обстоятельно рассказать, но вопросы, о которых пойдет речь, как мне представляется, являются существенно важными для деятельности многих учебных и спортивных организаций нашего Общества.

ЧТО ХОРОШО — ТО ХОРОШО!

Мне довелось бывать в автотоклубах наших крупнейших городов — Москвы, Ленинграда, Тбилиси и др. Должен сказать, что ни один из них не располагает такой всестороной развитой материально-технической базой, как ваш. Мастерские, позволяющие производить капитальный ремонт машин, вальцовальные станки, своя стационарная бензозаправочная колонна, удобные клумбы, большой парк хорошо оборудованных для учебных целей автомобилей — все это, безусловно, могло бы явиться предметом зависти многих ваших коллег.

Состояние хозяйства не оставляет никакого сомнения в том, что оно находится в руках многоопытного руководителя. На это указывали самые разнообразные приметы.

В 1959 году клуб дал путевки в жизнь 2145 шоферам, 112 автомеханикам, 172 мотоциклистам. Среди них — в ответ на подготовку для автомобильных хозяев и колхозов области значительного отряда автомехаников. Мне кажется, ваш клуб первым освоил выпуск таких нужных в народном хозяйстве специалистов.

На ваш клуб опираются в своей работе многие первичные организации ДОСААФ, развертывающие обучение шоферов и мотоциклистов. Для них в прошлом году было выпущено около ста общественных инструкторов. В 15 организациях курсы ведут непосредственно сами преподаватели автотоклуба. Как вам часто обращаются с просьбами: выделить учебный автомобиль, помочь учебными пособиями, методическими советами. Вы всегда живо откликаетесь на эти нужды и запросы, укрепляете деловые связи с низовыми оборонными коллективами, содействуете росту их успеваемости.

Большое место в вашей работе отводится заботе об индивидуальных владельцах автомобилей. Вы правильно поступаете, рассматривая их как важный резерв массовой подготовки водителей,

неумолимыми агитаторов и пропагандистов технических знаний, и не выпускаете из своего поля зрения.

Наряду с хозрасчетной автотомошколой, где каждый желающий может получить права водителя, автотомошкола мотоцикла, у вас успешно работает хозрасчетная мастерская, где авто- и мотоциклисты могут ремонтировать машины.

Обе хозрасчетные организации отличаются высокой рентабельностью и приносят хороший доход, значительная часть которого идет на укрепление учебной и спортивной базы клуба.

Наличие постоянного источника дополнительных средств позволило, в частности, преодолеть один, к сожалению, довольно распространенный недостаток, тормозящий подготовку водителей и спортсменов в Обществе. Я имею в виду вопросы обеспечения автомобильных и мотоциклетными запасными частями. Вам удалось добиться полного удовлетворения потребностей в них как самого автотоклуба, так и его членов.

Важно, что есть все — зависит все мне с чувством человека, хорошо поработавшего и по заслугам вознагражденного за свои труды.

1959 год Новосибирский автотоклуб закончил не только с высокими количественными, а и с хорошими качественными показателями в подготовке водителей. 9,6 — таков средний балл сдачи экзаменов курсантами клуба в ГАИ. Надежный результат, ничего не скажешь! Не случайно поэтому органы Государственной автомобильной инспекции, отдавая должное надежности учебного процесса в клубе, охотно навешивают на всех ваших шоферов, допускающих серьезные нарушения правил безопасности движения, для повышения квалификации. Такое доверие нельзя не рассматривать как своего рода аттестацию, как признание заслуженного авторитета.

Жаль, что далеко не все автотоклубы пользуются столь же солидной репутацией у органов ГАИ и не имеют с ними такого делового контакта!

КЛУБ ИЛИ КОМБИНАТ!

Если бы наши автотоклубы имели только учебные цели и задачи, то мне не оставалось ничего другого, как рекомендовать Новосибирский АМК к поощрению за достигнутые успехи. Но у читателя возник бы естественный вопрос: «Позвольте, а причем же здесь «клуб»? Ведь речь шла скорее об учебно-производственном комбинате. В автотоклубе должен быть спорт — автомобильный, мотоциклетный, автомобильный. В жизни этой организации заметную, очень заметную роль должна играть спортивная общественность.

Как раз на этом мне теперь и хотелось остановиться.

Начнем с мотоспорта. На первый взгляд, он у вас также солиден, как и все ваше учреждение. В просторном гараже мотосекции — 60 мотоциклов. В составе самой секции — столько же спортсменов. Есть содержательное расписание учебно-тренировочных занятий. В 1959 году клуб подготовил шесть мастеров мотоциклетного спорта. Словом, все прочно, добротно, хорошо.

Но давайте, учитывая возможности клуба, повнимательней присмотримся к росту спортсменов вообще. Сколько у вас за тот же период подготовлено спортсменов первого разряда? Восемь. А второго? Четыре. Да, всего четыре! Почему?

Спортивная пирамида всегда имеет вполне определенный вид: внизу — мощные пласты начинающих, выше — неизбежно более узкий круг маститых. В каждом нижележащем слое должно быть заложено добротного материала в два, три, четыре, пять раз больше, чем в последующем.

Надеюсь, вы меня правильно понимаете. Суть, конечно, не в строгости пропорций геометрической фигуры, а в четкости перспектив, обеспечивающей неуклонный рост мастерства наших гонщиков и быстрый темп развития мотоспорта. Пусть у нас будет больше мастеров. Но дело заботливых руководителей — не допустить, чтобы они оторвались от земли и повисли в воздухе. Иначе неизбежны сырвы и провалы. Обильные резервы должны постоянно подпирать, питать, пополнять и держать в состоянии высокой боевой готовности группу спортивной элиты. Только так можно выполнить ответственные задачи, стоящие сейчас перед мотоспортсменами, и добиться нарастающих успехов.

IV съезд и III пленум ЦК ДОСААФ СССР потребовали в своих решениях резкого увеличения массовости мотоспорта, быстрого совершенствования мастерства гонщиков. Особое внимание обращено на преодоление отставания в тех видах соревнований, по которым проходит регулярные встречи с зарубежными гончиками. Что предпринимается в этом направлении вашим автотоклубом?

Для нескольких последних лет весьма показательны острейшие схватки мотоциклистов на ледяных дорожках. Разыгрывание первенства областей, республик, Советского Союза, проводятся международные встречи. В них принимают участие в своей готовности группы спортивной квалификации — от новичков до заслуженных мастеров включительно. Большую активность проявляют, в частности, спортсмены Одессы. Но еще не было на ледяной дорожке ни одного мо-

Тюхилести из Новосибирска, где зима в несколько раз «удобнее» для этих гонок, чем одесская.

Правда, когда я знакомился с клубом, несколько спортсменов «обували» свои машины в шипы и ломали голову над давно решенной проблемой, как лучше их расставить — в шахматном порядке или ровными рядами. Может быть, теперь они уже решили все и сделали первые робкие шаги по ледяной гладь. Так или иначе, а это — вчерашний день нашего мотоспорта. Первые шаги нужно было делать лет пять назад, а сегодня — принимать участие в борьбе за почетные титулы победителей крупнейших соревнований страны.

Тонки на гравийной дорожке, несомненно, самая молодая ступень советского мотоспорта и в то же время, пожалуй, самая популярная среди спортсменов и зрителей. В ряде городов сейчас для них строятся специальные дорожки, кое-где такие сооружения уже вступили в строй. Советские гравейки в прошлом году провели серию международных встреч, собираясь побороть свои силы в первенстве Европы.

Новосибирск и об эти эволюционные, весьма перспективные состязания знают только понаслышке. Еще ничего не делается, чтобы ввести их в спортивный календарь. Видимо, печальная история с гонками по льду вновь полностью повторяется.

Еще хуже, на мой взгляд, у вас обстоят дела с развитием ипподомных гонок «оборез» на ледяной и гравийной дорожке в Новосибирске не было. Тут все нужно начинать сначала. А мотогонки по ипподрому в городе проводились несколько лет назад. Два спортсмена вашего клуба — Амерханов и Васильев добились даже звания чемпионов страны по ипподрому. В 1959 году ваша команда, проиграв на зональных соревнованиях команду г. Сарнаула, выбыла из игры, но попала в финал.

Причина поражения была естественной — негде тренироваться. Мотодорога у клуба нет, на ипподром, вопреки официальному разрешению, гонокцов пускать перестали. Изаобретательному директору ипподрома задним числом удалось доказать, что у него — «черные лошади»; шум моторов отрицательно влияет на самочувствие этих, оставших от современной цивилизации животных, и они теряют остроту.

Ох, уж эти «черные» лошади! На тридцати трех ипподромных странах ежегодно проводятся календарные встречи на первенство СССР. Соревнования меньшего масштаба и тренировки разрешены чуть ли не повсеместно. И вдруг...

Дело тут отнюдь не в лошадях, и вы сами это прекрасно понимаете. «Корень зла» в другом.

Во время последних соревнований на ипподром нахлынула стая зрителей, что трибуны не смогли их вместить. Говорят, при этом пострадал забор, сарай (проломил крышу) и участок с директорской картошкой. К тому же под колеса мотоцикла попала одна оплошавшая директорская курица.

Пользуясь смехотворным предлогом, энергичный директор сумел отлучить вас от ипподрома. А вы не смогли доказать свое право, судьи заставили вас покинуть и в результате из спортивного авангарда были списаны в «обоз».

Короче, из всего разнообразного арсенала мотоспорта у вас сейчас находится на вооружении и активно используется один мотокросс... Да и он, по моему, еще не перерос областных рамок. По крайней мере на всеосезонной арене о ваших кроссовиках до сих пор ничего не было известно.

Все это дает мне право говорить о серьезном отставании развития мотоспорта в Новосибирске.

Что касается автомобильного спорта, то для него сейчас характерен быстрый рост популярности соревнований на регулярности хода (ралли) и шоссейно-кольцевых гонок. Именно ралли и гонки имеются в виду в постановлении IV съезда и III пленума ЦК ДОСААФ СССР, требующих преодолеть отставание автоспорта.

К сожалению, ни тот ни другой вид соревнований в Новосибирске еще не получили постоянной «прописки». Идя давно проторенными путями, здесь в прошлом году провели всего два мало интересных в зрительном отношении состязания автомобилистов: одно — на экономико гоночного, второе — по фигурному вождению. Так же и в мотоспорте, свои права и обязанности решать в первую очередь наиболее актуальные задачи, бороться за утверждение нового, прогрессивного вы опять охотно уступили, передоверили другим.

Наконец применительно к вашему клубу опять-таки только в будущем времени приходится говорить об автомотодроме, о его строительстве и о том, как этот вид технического спорта культивируется наш м. Обществом. Вы же лишь недавно отважились начать подготовку общественных инструкторов по автомотоделу. И ведется она без должного размаха, без системы, без видимого желания изверстать потерянное время.

«ИДЕМ ИЗВЕСТНЫМИ ПУТЯМИ»

Притупление чувства современности в какой-то степени дает себя знать и в подготовке водительских кадров. Приведу два примера.

Необходимость повышения роли практики в общей системе образования продиктована самой жизнью. Это нашло свое отражение также и в новой программе подготовки водителей. В частности, в ней увеличено количество часов на разборочно-сборочные работы.

Я присутствовал на одном таком занятии в клубе. То, что мне пришлось увидеть, никак не свидетельствовало о повышении выносливости и ответственности за результаты производственного обучения со стороны своих инструкторов. Учебная группа, занимавшаяся разборкой и сборкой деталей системы смазки, имела в своем распоряжении... три гаечных ключа. Курсанты практиковались всего на двух двигателях в сборе. Ни одного масляного насоса или фильтра, кроме находящегося в комплекте двигателя, на столе не было. Зато были плазды, которые курсанты усердно штурфовали под руководством инструкторов.

По окончании четырехчасового занятия я попросил одного из курсантов ответить на вопрос, что он разбирает или собирал за это время. Оказалось — ничего. Ему досталось лишь открутить несколько гаечных ключей картера двигателя. И все.

Потом, уже в преподавательской, рас-

сказав об организации заочного повышения квалификации шоферов в Харьковском клубе, об опыте создания комплексных учебных бригад в Курьшевском, позволивших поднять средний экзаменационный балл до 4,0, я поинтересовался, что особенного, может быть нового, есть в учебных делах новосибирцев, какие ведутся поиски, какие проблемы волнуют коллектива. «Да вроде как ничего этого у нас нет», — ответил мне заведующий учебной частью клуба. И помолчал, добавил: — Идем известными путями».

Это «идем известными путями» мне показалось многозначительным, довольно метко характеризующим основной курс работы клуба. Следовало бы только прибавить: «Не спеша, не торопясь». Может быть, тут нет, выражаясь языком юристов, состава преступления, нет никакого криминала и наказано было бы начинать весь этот длинный разговор.

Но ведь недаром говорится: «Большому кораблю — большое плавание». Корабль у вас, товарищ Дрегузов, большой, мощный, достаточно оснащенный для решения сложных задач. Он в состоянии не только тихо плыть в хосте событий. Он может возлагать требования к строю, задавать темп движения, идти неизданными путями, открывать новые горизонты.

И вот тут мне хотелось бы сказать о том, чего, на мой взгляд, больше всего не хватает вашему клубу. В нем не слышен голос общественности. Ее влияние не самые разнообразные стороны нашей действительности растут с каждым днем. Небудто приводить общезвестные факты. Подчеркну лишь, что на рельсы широкой общественной инициативы поставлено и спортивное движение в стране.

У вас существует совет клуба. Но за весь прошлый год он ни разу не собирался и значит никакого влияния на клубную жизнь не оказал. Вы говорите, что члены совета помогли вам «в рабочем порядке». Возможно. Однако сам совет как общественный орган безмолвствовал, не направлял и не исправлял вас, не обсуждал и не решал никаких проблем, стоящих перед клубом.

Вы не использовали коллективной мудрости актива клуба — и допустили серьезные просчеты, слабо опирались на общественность, оказались не в силах реализовать некоторые свои хорошие замыслы.

Пребывание в Новосибирске убедило меня, что вы, исконный сибиряк, крепко любите родной край, гордитесь его бурным развитием. Раскажитесь о своем городе, вы нечуждому — и не без оснований! — сравните Новосибирск с Москвой.

Мне близок и вполне понятен ваш патриотизм, так же как и желание ни в чем не уступать столице.

Однако почему-то на все, что касается непосредственно вашего клуба, вы склонны смотреть глазами облатника, периферичка, эдакого середнячка, предпочитающего оставаться в тени...

Пора, давно пора, уважаемый Александр Евдокимович, ничем отянувшись от выживших свой век, начать не оправданных настроений вашего провинциализма. Они явно мешают вам и всему коллективу АМК бороться за передовые позиции в труде и спорте.

Б. КУЗНЕЦОВ.



Самая важная победа

С улицы доносились звуки вступающего в силу нового трудового дня.

Не успев окончательно стяхнуть с себя сладкую дремоту, Нада уже знала: сегодня все решится. Через несколько часов в предместье Кишинева Рышканове будет дан старт финальным соревнованиям женщин на первенство страны по мотокроссу 1959 года. Тогда выяснится, многому научились ее ошибки и поражения прошлых лет.

...Не первый год Надежда Шарлова считалась одной из сильнейших кроссменок Союза. Но стать чемпионкой ей так и не удавалось. Сколько раз она была близка к победе и вдруг упускала ее, казалось, из-за нелепой случайности!

На первенстве 1957 года Нада сразу же поехала. Она прибыла на соревнования в самый последний момент и не успела как следует изучить трассу. Главное же — ей пришлось стартовать одной из последних. И те, что уходили первыми, получали значительное преимущество: попробуй-ка обогнать идущего впереди на петляющей в густом лесу тропинке, где и одного гонщика умещается с трудом. А соперницами Нады были Ирина Озолниа, Визма Ланина, Нина Сусова. И все-таки она не опустила рук, не сдалась.

Используя малейшую возможность, Нада резкими, яростными рывками обогнала одну соперницу за другой. И к концу третьего круга она-таки добилась своего — обогнала лидера. На последнем круге между Надей и остальными гонщицами уже был немалый разрыв.

Наде следовало сохранять отрыв и быть особенно осторожной, тем более, что трассу она знала плохо.

Но Нада все еще была под гипнозом острой спортивной борьбы и продолжала безрасчетно лететь вперед. У нее было состояние человека, пережившего на солнцепеке: в голове шумело, мысли путались, глаза потеряли зоркость.

До финиша было уже недалеко; впереди показалось небольшое болото. Трижды Нада проходила его в одном и том же месте. Но сейчас этот путь был занят двумя гонщицами, которых она обогнала уже на целый круг. Они медленно двинулись вперед. Терять им было уже нечего. «Что делать?» — лихорадочно собиралась Нада. И тут какой-то услужливый зритель закричал:

— Сюда, сюда! Здесь можно проехать!

Нада не задумываясь, последовала совету добросовестеля. Вольно она всего не полметра правее, и рискованный эксперимент закончился бы благополучно; теперь же машина завязла в толпой трясине. Холодный ужас охватил Наду. Пока она выбиралась из чащающей грязи, драгоценные минуты были

потеряны, и ей удалось закончить гонку лишь седьмой.

В следующем году случилось еще хуже. На старте у Нады заглох мотор, и никакие усилия не могли вдохнуть в него жизнь, пока, наконец, один из товарищей не догадался в чем дело: «Кранки, кранки открой!»

Стиснув зубы от злости и стыда, Нада рванулась за ушедшими. Усилиям воли она взяла себя в руки: «Не все еще потеряно, догоню, догоню!»

Через круги или два она действительно вступила в упорную борьбу с лидером — Ириной Озолниой. На склонах Нада удавалось выйти вперед, но на подъемах отличная машина соперницы вновь позволяла ей возглавить гонку. Так повторялось несколько раз. В конце концов Ирина отстала. И Нада уже не сомневалась в победе. Так бы это, наверное, и было, не помешай этому... сама Нада.

Почему она вдруг решила форсировать брод на второй скорости? Это было рискованно и неоправданно. К тому же гонщица немного отклонилась в сторону, и машина скользнула в небольшую ямку. Нада хотела переключить скорость, но было уже поздно. Водоем залила двигатель, и он заглох. В итоге опять вместо первого — лишь четвертое место.

...Нада не могла понять, почему так получается. Она снова и снова перебирала в памяти свою жизнь, неразрывно связанную с родным Фрунзе, заводом, где овладела сложной профессией шлифовщицы и пятнадцать лет работала у станка, выполняла месячный план на 200—300 процентов. Там-то и не были выдержка и выносливость, точность и экономичность движений, верный глазомер. На заводе в мотосекции ДОСААФ Нада впервые познакомилась с мотоциклом. Здесь ее дважды выбрали депутатом городского Совета, здесь она получила орден за высокие спортивные достижения.

— Твоя беда в том, что ты слишком улебезышься, — сказал как-то Наде опытный тренер, заслуженный мастер спорта Ю. Король. — Ты думаешь, для победы главное — гуря, дунайш впереди! Конечно, без спортивного огонька хорошим спортсменом не станешь. Но учи и другое. Стоит улебезить, потерять контроль над собой, и обязательно где-нибудь сорвешься. Риск оправдан лишь тогда, когда нет другого пути к цели. Горячим головам не мешают иногда вспомнить пословицу: «Тише едешь — дальше будешь».

— Так что же мне все-таки делать? — «Учитесь властвовать собой», как сказал поэт. Чемпион — это не только талант, это еще и характер. Хорошо,

когда спортсмен смел, настойчив, энергичен, но не менее важно умение держать себя в узде.

И вот сегодня под Кишиневом Наде предстоит доказать, что она поднялась на эту высшую ступень мастерства. Нада чувствовала себя готовой к этому и в части нераничала. Накануне она сравнительно легко выиграла предварительный заезд. Но это скорее нелугало ее. Она провела тяжелую ночь, то и дело пробуждалась от ощущения, что нужно куда-то спешить, что-то делать, немедленно, сию минуту, иначе будет поздно. Утром ее снова прервала предстартовая лихорадка, и она ежeminутно повторяла про себя установку тренера:

— Постарайся со старта уйти в головную группу, но особенно не рискуй! — лучше наглогаться пыли, чем сразу потерять все.

...Стартовый флаг опустился, возвзая, что финальный заезд для женщин начался. Все страхи и волнения сразу пропали. Взамен пришло мудрое спокойствие опытного бойца, идущего в решающее сражение.

Наде сразу же удалось возглавить гонку, обогнав всех признанных фаворитов. После удачного старта все казалось легким. Нада чувствовала редкую собранность, остроту, уверенность. Камни, корни деревьев, крутые повороты, подъемы и спуски... С завидной легкостью проходила она там, где другие теряли невозвратимые секунды. Толпы зрителей, густо усеявшие трассу, с восторгом следили за ее расчетливой уверенной ездой.

Она все время шла впереди, стараясь сохранять ровно такой отрыв, который нужен, чтобы иметь свободу действий. Не раз к ней приближалась угорная Ланина. Но стоило Визме попытаться вырваться вперед, как Нада снова набирала ход и отрывалась от конкурентки. Так повторялось до тех пор, пока латышская гонщица не прекратила своих попыток.

Если соперники втайне надеялись, что Нада, как бывало, где-нибудь погубит себя сама, то на этот раз они просчитались. Столь осторожно и хладнокровно Шарлова еще никогда не проходила трассы.

И когда гул приветственных криков возвестил, что Надежда Шарлова первой пересекла финишную черту и стала чемпионкой Советского Союза 1959 года, когда ее поздравляли тренер, товарищи, болельщики, когда она стояла на верхней ступеньке пьедестала почта, все время ее не покидало радостное сознание, что сегодня одержана самая важная победа в жизни — победа над собой.

С. РУМЯНЦЕВ.



На международной автомобильной выставке в Лондоне (осень 1959 года).

СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ

Из года в год развивается экспорт советских автомобилей. Всесоюзное объединение «Автоэкспорт» поставляет легковые и грузовые автомобили, мотоциклы и мотороллеры, а также запасные части более чем в 30 стран. У фиордов суровой Норвегии, в тропических широтах Индонезии, на автомобильных магистралях Германской Демократической Республики, дорогах Греции и многих других стран можно встретить советские «Москвичи» и «Волги».

Наши машины завоевали себе признание благодаря совершенству конструкции, простоте и надежности. Недаром высококвалифицированное международное жюри Всемирной выставки в Брюсселе удостоило «Волгу» высшей награды — «Гран-при», а «Москвича» — золотой медали.

Наши автомобили с большим успехом используются за рубежом в качестве

такси, а также для длительных туристских поездок, деловых развозов по городу и т. д. «Автоэкспорты» с каждым днем получают все больше и больше запросов почти из всех стран мира. За границей имеется определенный круг покупателей, выражающих желание приобрести именно советские автомобили.

Известно, что в феврале 1960 года председателем Всесоюзного объединения «Автоэкспорт» П. А. Гритичным и президентом американской торговой фирмы «Андреа моторс инкорпорейтед» Робертом Кастлом подписано первое в истории советско-американских торговых отношений двухлетнее соглашение о продаже в Соединенные Штаты 10 000 автомобилей «Москвич-407» и запасных частей к ним.

Как заявил Роберт Кастл, основными потребителями автомобилей «Москвич-407» в США будут «все, кто хочет

**10 000 „Москвичей“
экспортируются в США**

иметь хорошую машину, начиная от простого рабочего и кончая президентом». — Ведь он тоже обратил внимание на эту модель во время посещения Советской выставки в Нью-Йорке летом прошлого года, — сказал Роберт Кастл и выразил мнение, что заключенное соглашение является лишь первой ласточкой в советско-американских торговых отношениях.

«Автоэкспорт» уделяет большое внимание организации технического обслуживания советских автомобилей за границей. Иностранцы покупатели обеспечиваются гаражным оборудованием, инструментом и приспособлениями для облегчения ухода за машинами. Кроме того, объединение организует изучение конструкций советских автомобилей местными кадрами водителей и механиков. В Финляндии, Норвегии, Швеции, ГДР, Чехословакии, Польше, Болгарии,

УТВЕРЖДЕНЫ

ЕДИНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ

Греции, Египетском районе ОАР, Ираке, Китае, Монголии и других странах на местных языках издаются инструкции по эксплуатации советских автомобилей и каталоги запасных частей к ним.

В последнее время советская автомобильная промышленность часто экспонирует свои модели на международных автомобильных ярмарках и выставках. Легковые автомобили ЗИЛ-111, «Чайка», «Волга», «Москвич-407», «Москвич-423», мотоциклы и мотороллеры экспонировались в 1959 году на 19 выставках. Посетители советских павильонов в Лейпциге и Колумбо, Нью-Йорке и Хельсинки, Познани, Изамире и других городах, многотысячной толпой проходили мимо наших стендов, выражали свое восхищение советскими лимузинами.

Прошлой осенью, впервые за много лет, мы участвовали в специализированных автомобильных выставках Лондоне и Франкфурте-на-Майне. В январе 1960 года «Москвичи» и «Волги» экспонировались также на стендах международной выставки автомобилей в г. Майами во Флориде (США). Сейчас на открывшейся недавно традиционной выставке в Женеве советская автомобильная промышленность представлена автомобилями ЗИЛ-111 и «Чайка», «Волга», «Москвич-407» и «Москвич-423», автобусом ЛАЗ-697 («Турист»), микроавтобусом «Сприндэйт» и др.

Советские и зарубежные спортсмены не без успеха выступают на наших автомобилях в международных соревнованиях. Так, в ралли «Акрополис», проходивших в Греции, многочисленные зрители аплодировали «Волге», пришедшей на финиш с высшими результатами второй в своем классе. В очень сложных условиях автомобильных соревнований в Австрии хорошо зарекомендовал себя «Москвич-407». Выступающие на нем австрийские спортсмены Раутер и Калинус в международных ралли «Бондензе» — Нойзидлерзе» протяженностью около 2000 км завоевали золотые медали. Такой же награды удостоился водитель Раутер, выигравший на «Москвиче» так называемую «Тирольскую гонку», горная трасса которой считается одной из самых трудных в Европе.

Хорошо зарекомендовали себя наши машины и в зинних соревнованиях за рубежом. В соревнованиях на приз Австрийского автомобильного спортивного клуба спортсмены Герман и Вондрах завоевали на автомобиле «Москвич-407» серебряные медали; такой же результат показали на автомобиле «Москвич-407» Калинус и Вондрах в трудной горной гонке близ Зальцбурга.

Советские спортсмены, выступающие на автомобилях «Москвич» в ралли «1000 озер» (Финляндия), заняли, как известно, первое место в командном зачете.

В этом году предполагается еще шире экспонировать советские автомобили на международных ярмарках и выставках, чаще участвовать в автомобильных пробегах и соревнованиях. Это будет способствовать укреплению престижа советского автомобилестроения за рубежом и расширению экспорта.

А. МИНАЕВ,
начальник торгово-рекламного
отдела Всесоюзного объединения
«Автоэкспорт».

Недавно утверждены единые Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР». Они будут введены в действие после глубокого их изучения водителями, сотрудниками Госавтоинспекции и РУД, ознакомления с ними всех граждан и, наконец, после приведения организации и регулирования движения в соответствие с новыми правилами. После этого только они, а не какие-либо другие местные правила, станут главным и единственным юридическим документом, на основе которого будут рассматриваться вопросы правильности или неправильности действий водителей и других участников движения.

Новые правила более полно, чем это делалось раньше, отражают многие особенности местных условий, в них учтены пожелания, высказанные водителями и преподавателями автошкол как устно, так и на страницах журналов, газет, в письмах. Содержащиеся в этих правилах нормы и предписания приведены в соответствие с международными рекомендациями и международными конвенциями о дорожном движении, к которой Советский Союз присоединился в 1959 году.

Новые единые для Советского Союза правила движения не вызовут каких-либо затруднений у работающих за рулем миллионов водителей, ибо они принципиально не меняют оправдавшие себя в многолетней практике основные положения ныне действующих местных правил движения. Одна из главных положительных сторон новых правил состоит в том, что водителям нет нужды заново переучиваться, ломать сложившиеся навыки вождения. Однако это вовсе не означает, что старые, опытные водители могут не изучать новые правила. Все шоферы, мотоциклисты и другие лица, управляющие транспортом, должны глубоко осознать и дополнительные положения и особенности новых правил движения.

Остановимся кратко на некоторых новых положениях, включенных в единые правила.

Статья 42-я новых правил во всех городах и населенных пунктах устанавливает предельную скорость движения 60 км/час для легковых автомобилей и 50 км/час — для транспортных средств других видов.

На дорогах вне населенных пунктов скорость движения не ограничивается. Она должна выбираться каждым водителем в зависимости от конкретной обстановки — профиля пути, ширины и состояния проезжей части, видимости, конструктивных и иных особенностей управляемого транспортного средства, поведения пешеходов и т. д. В любой обстановке водитель должен обеспечить без-

опасность движения. Необходимо отметить, что это требование остается обязательным и в случаях, когда скорость движения ограничена положениями правил или дорожными сигнальными знаками.

Эти обстоятельства должны хорошо помнить все водители, и особенно работающие в городах, где ранее предельная скорость движения не лимитировалась (как, например, в Москве).

В новых единых правилах движения предьявляется очень важное требование к обгоняемому водителю. Часто, увидев, что его хотят обогнать, шофер пошевелит скоростью, не уступая дороги и т. д. Статья 51-я запрещает водителю препятствовать обгону повышением скорости движения или какими-либо иными действиями; более того, он обязан принять насколько возможно явную, уступая дорогу, обязательно ответить на сигнал обгоняющего автомобиля или мотоцикла.

Нечисло несчастных случаев произошло из-за нарушения правил перевозки людей на грузовых автомобилях. В отличие от ранее существовавших требований новые правила требуют выделять на каждый грузовой автомобиль, перевозящий людей, не одного, а двух старших, которые наряду с водителями несут ответственность за безопасность пассажиров. Один из старших должен находиться в кузове, а другой — в кабине, их фамилии должны быть записаны в путевом листе.

В единые правила введен новый подраздел — «Сохранность и содержание улиц и дорог». Статьей 103-й соответствующие органы и лица в период гололеда обязаны посыпать песком, шлаком и т.п. тротуары, проезжую часть и места остановок общественного транспорта. Во избежание загрязнения дорог должна быть организована в местах выезда автомобилей на шоссе очистка колес от грязи и поддерживаться чистота проезжей части.

Новыми правилами предоставлены значительно большие права представителям общественности по выявлению и пресечению «беспокойного» транспорта, нарушающий водителями транспортных средств или иными лицами. В связи с этим статья 30-я обязывает водителя останавливаться не только по сигналу работников милиции, но и по требованию общественных инспекторов или членов народных дружин.

Строжайшее соблюдение всех статей единых правил движения, безусловно, положительно скажется на дисциплине водителей и поможет обеспечить полную безопасность движения.

А. КОРИМИЦЫН,
полковник милиции.

Мы уже рассказывали читателям о двигателе с оппозитным расположением цилиндров, который был спроектирован для советского микроавтомобиля (см. «За рулем» № 7, 1959 год). В той же статье упоминалось, что построены образцы V-образного двигателя такой же размерности (диаметр цилиндра — 66 мм, ход поршня — 54,5 мм). Конструкция его разработана в НАМИ под руководством инженера А. С. Айзенберга.

Чем вызвано создание V-образного двигателя для автомобиля «Запорожец»? Какой конструктивной схеме следует отдать предпочтение?

Четырехцилиндровый оппозитный двигатель хорошо уравновешен, и в этом отношении такая конструктивная схема является лучшей.

Однако доступ к его цилиндрам при техническом обслуживании и ремонте затруднен. Даже для того, чтобы удалить нагар или притереть клапаны, надо снять двигатель с автомобиля.

В связи с большой длиной газопровода от карбюратора к головкам оппозитно расположенных цилиндров осложняется пуск двигателя зимой.

При движении автомобиля по грунтовым дорогам в ненастную погоду крышки клапанных коробок, размещенные ниже пола моторного отсека, облепляются грязью, которая служит хорошей теплоизоляцией. Тем самым ухудшается охлаждение механизма газораспределения.

Эти и ряд других соображений обусловили необходимость разработки конструкции V-образного двигателя с расположением цилиндров под углом 90°.

При такой конструктивной схеме не только устраняются отмеченные выше недостатки, но и достигается увеличение дорожного просвета под картером на 30 мм.

Четырехцилиндровые V-образные двигатели не получали распространения вследствие неравномерности момента сил инерции 1-го порядка. При проектировании двигателя для советской микролитражки конструкторы добились хорошей уравновешенности оригинальным способом. Уравновешивание достигается при помощи специального механизма, состоящего из валика с двумя противовесами, вращающегося со скоростью коленчатого вала, но в обратном направлении. Такая компактная конструкция лишь в очень незначительной степени усложняет двигатель и не отражается на его габаритах.

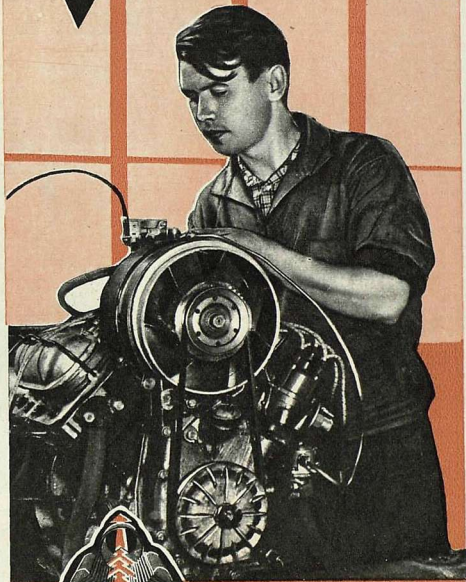
Чем отличаются основные системы и механизмы V-образного двигателя от соответствующих систем и механизмов оппозитного?

В V-образном варианте взамен фильтра тонкой очистки масла введена центрифуга, расположенная на коленчатом валу, в шкиве привода генератора и вентилятора. Она легко смывается и, по существу, не увеличивает веса силового агрегата.

Помимо нее, в систему смазки входят также масляный радиатор и редукционный клапан. Система смазки — комбинированная. Под давлением смазываются шейки коленчатого вала и шатунные подшипники, шейки распределительного вала, толкатели и коромысла.

Принципиальные отличия имеет система охлаждения. Здесь осевой вентилятор, посаженный на вал генератора, отсасывает воздух из пространства

V-ОБРАЗНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ



Один из первых образцов V-образного двигателя испытывается на стенде в заводской лаборатории. Моторист И. П. Проценко регулирует карбюратор.



МИКРОАВТОМОБИЛЯ „ЗАПОРОЖЕЦ“

Ф. А. РЕПНИХ,
зам. главного конструктора
Мелитопольского моторного завода

между цилиндрами. Воздух, устремляясь в образующийся вакуум и проходя между ребер головок и цилиндров, усиленно их охлаждает. Небольшие кожухи затевают те места, которые не нуждаются в интенсивном охлаждении. Нагреваемые же места имеют проходные сечения. Такая система обеспечивает равномерность охлаждения. Горячий воздух выбрасывается вентилятором из моторного отсека наружу через отверстие в его крышке.

Детали цилиндрово-поршневой группы почти не претерпевают изменений. То же относится и к головкам цилиндров. Они взаимозаменяемые и общие на каждую пару цилиндров.

Механизм газораспределения отличается тем, что распределительный вал расположен над коленчатым валом, а не под ним, как в оппозитном двигателе. Более короткие и легкие штанги способствуют улучшению работы этого механизма. Значительно укорочен газопровод, благодаря чему уменьшается конденсация топлива и облегчен холодный пуск.

Картер V-образного двигателя — туннельного типа, жесткий. При его изготовлении предусмотрена возможность литья в кокиль, а в последующем — и пресс-литья. Он имеет развитую нижнюю часть, где помещается масляный резервуар. Это обеспечивает дополнительное естественное охлаждение масла при движении автомобиля.

И еще одно преимущество V-образного двигателя перед оппозитным. Владелец «Запорожца» сможет не только удалить нагар или притереть клапаны, но и заменить поршневые кольца и поршни, не снимая двигателя с автомобиля.

Основные детали V-образного двигателя изготовлены из тех же материалов и с теми же допусками, что и детали оппозитного двигателя, и поэтому они в такой же степени надежны и долговесты. Коленчатый вал — чугунный, литой, сделан с большим запасом прочности.

Несколько слов о работоспособности силового агрегата микроавтомобиля.

В последнее время в иностранных журналах появились сообщения о том, что эксплуатация микролитражных автомобилей, несмотря на их относительно небольшую первоначальную стоимость, обходится в конечном счете не дешевле, чем малолитражных. Главная причина этого — перенапряженность форсированного по оборотам двигателя с малым рабочим объемом.

Нам приходится часто слышать от автомобилистов-любителей, что для рабочего объема 750 см³ мощность 20—21 л. с. недостаточна. По их мнению, такой двигатель совершенной конструкции может развивать мощность порядка 25—27 л. с. Мы согласны с изложенным, выше утверждением и не сомневаемся в том, что с такого рабочего объема можно снять еще большую мощность. Но в данном случае непременно придется пожертвовать долговечностью.

Надо ли этой Советской микролитражке должна быть прочным, надежным и долговечным автомобилем личного пользования. Опыт испытания первых ее образцов показал, что двигатель мощностью 20—21 л. с., полученной при 3850—4000 об/мин, и крутящим моментом

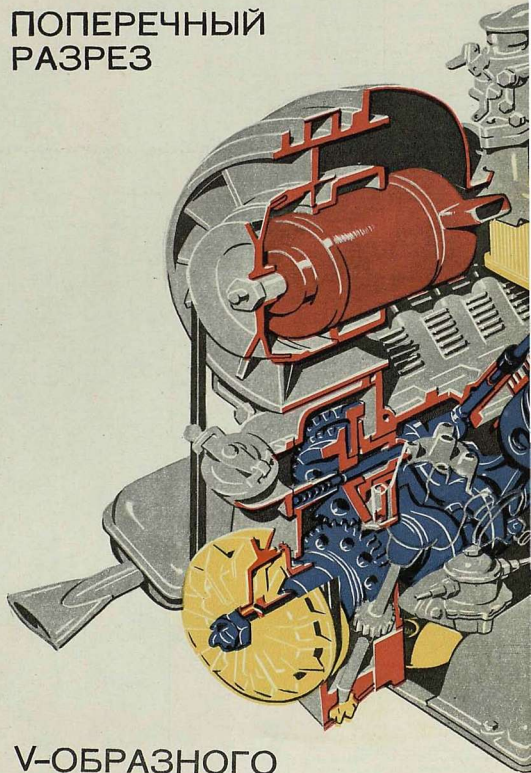
4,5 кгм при 2000—2300 об/мин в сочетании с четырехступенчатой коробкой передач обеспечивает хорошие динамические и экономические качества автомобиля.

«Запорожец» легко развивает скорость 90 км/час. Он разгоняется на 400 м с места лучше, чем «Мо-

севич-402», движется без рывков на IV передаче со скоростью 28—30 км/час и быстро, без провалов на этой же передаче переходит к максимальной скорости. Средний расход бензина за несколько тысяч километров пробега составил 5,15—5,40 л/100 км.

Советский микроавтомобиль преодо-

ПОПЕРЕЧНЫЙ РАЗРЕЗ



V-ОБРАЗНОГО ДВИГАТЕЛЯ

леват почти все подъемы на II передаче, а по проселочным грунтовым дорогам движется на III и IV передачах. Увеличив мощность двигателя, мы, конечно, получим выигрыш в максимальной скорости примерно 8—10 км/час, но проиграем в пробеге без ремонта на один—два десятка тысяч километ-

ров. Высокая скорость не стоит таких жертв.

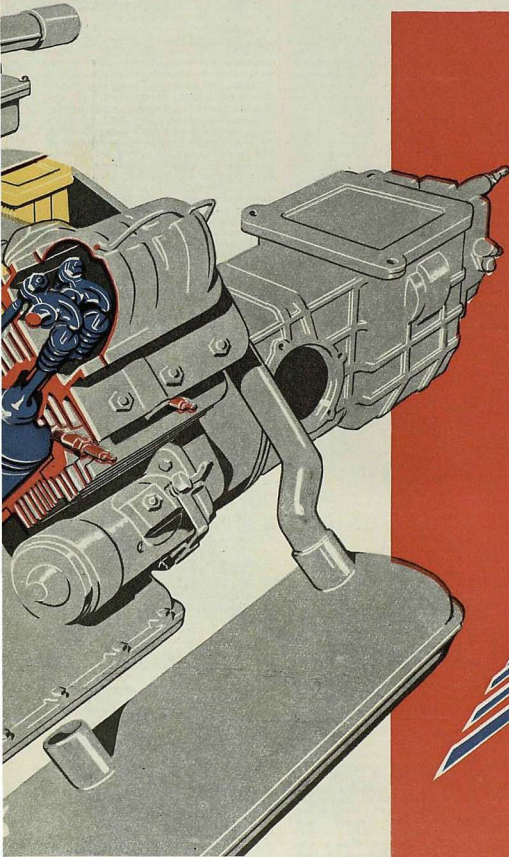
Проведенные в 1959 году сравнительные испытания автомобиля «Запорожец» с обоими вариантами двигателя подтвердили преимущества V-образного варианта, который и решено устанавливать на микролитражный автомобиль.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Тип — карбюраторный, 4-тактный,
V-образный

Число цилиндров	4
Диаметр цилиндра	66 мм
Ход поршня	54,5 мм
Рабочий объем	0,746 л
Степень сжатия	6,6
Мощность	20 л. с. при 4000 об/мин
Крутящий момент	4,5 кгм при 2400 об/мин
Сухой вес	70 кг

Рис. В. Кобылицкого.



КАК НАУЧИТЬСЯ ВОДИТЬ МОТОЦИКЛ

Если вы доверительно не овладели нехитрым искусством езды на двухколесном велосипеде, процесс обучения вождению мотоцикла окажется для вас сложным и небезопасным делом.

Эксплаатационная (ходовая) часть мотоцикла-одиночки и велосипеда в принципе аналогичны. Более того, благодаря низкому расположению центра тяжести и конструктивному совершенству передней вилки управлять мотоциклом легче, чем велосипедом. Но у мотоцикла — мощный двигатель, муфта сцепления, коробка перемены передач. На управление этими агрегатами водитель на первых порах неизбежно будет затрачивать много внимания. Поэтому прежде всего необходимо овладеть элементарными навыками сохранения равновесия, необходимого общения с рулем и неторопливого наблюдения за дорогой.

В правилах учебного движения сказано, что первоначальное обучение езде на мотоциклах... должно производиться только на закрытых площадках. Значит, надо присмотреть такое место, где не движется транспорт, не ходят люди и не играют дети. Для этой цели пригоден любой пустырь, двор, тупик, спортплощадка, если они малолюдны, поверхность их достаточно ровная и плотная, а размеры не очень малы. Чем меньше вокруг будет столбов, тумб, скамеек, заборов и канав, тем лучше.

Присутствуя к езде, обучающийся должен иметь элементарные знания по устройству мотоцикла.

Для учебных целей целесообразнее применять легкие машины с рабочим объемом двигателя не свыше 175 см³.

Перед каждым занятием следует тщательно проверять техническое состояние мотоцикла.

В летнее время рубашка мотоциклиста должна быть заправлена в брюки, которые завязываются у лодыжек тесемками. Учиться управлять мотоциклом лучше всего в короткой куртке и сапогах. Зимой надо надевать ватную куртку, шапку-ушанку, валенки и обязательно теплые перчатки или рукавицы.

Раньше, чем сесть в седло, очень полезно взять мотоцикл обеими руками за руль и, идя слева от машины, минут 10—15 покатать ее на площадке, поворачивая направо и налево, разворачивая и заставляя двигаться назад.

С самого начала учебы нужно раз и навсегда усвоить основные элементы правильной посадки.

Поставьте мотоцикл на подставку. Сядьте в седло, расположившись на самой широкой его части. Слегка согнутыми руками возьмитесь за руль, немного отведя кисти книзу. Локти при этом не должны быть разведены в стороны. Колени нужно плотно (но не сунорожно) прижимать к баку. Для этого на нем и сделаны резиновые наколенники — нитрилы.

Очень важным является правильное положение ступней на подножках-валиках. Совершенно недопустимо «вешать» каблук на подножку. В этом случае носок будет свисать вниз и может зацепиться за землю. Это особенно опасно при езде по пересеченной местности. Прямой в пояснице корпус чуть наклонен вперед. Голову надо держать прямо.

Отбавтав посадку, снимите мотоцикл с подставки. Запустите двигатель и прогрейте его на умеренных оборотах. Пра-



вая рука в момент заводки должна лежать не на седле, а на ручке газа.

Сядясь на мотоцикл, зажмите рычаг сцепления и сразу отставьте правую ногу на полметра в сторону, слегка наклонив машину вправо. Это даст возможность свободно действовать левой ногой при включении передачи, а зажатый в левой руке рычаг застрахует вас от рыка, если вы нечаянно заденете за педаль перемены передач.

Для того чтобы, сидя на мотоцикле, тронуться с места, надо сделать следующее: рычагом на левой стороне руля полностью выключить муфту сцепления (если она не была выключена раньше); нажав на педаль, включить первую передачу; медленно поворачивая на себя рукоятку газа, увеличить обороты двигателя и одновременно плавно отпустить зажатый в левой руке рычаг сцепления.

Как только машина тронулась с места, надо «сбросить газ», быстро повернув рукоятку от себя, снять левую руку с рычага сцепления и охватить ею ручку руля, поставив ноги на подножки.

Следует помнить, что правая нога при трогании с места должна опираться о землю всегда, а левая — никогда. Не забывайте и о том, что ноги при движении надо ставить на валик упора середины подошвы, иначе правой ногой можно прижать тормозную педаль. Совершенно недопустимо волочить ноги по земле: это и опасно и некрасиво.

При трогании с места обучающийся обычно неправильно пользуется рычагом при включении муфты сцепления. Необходимо усвоить себе, что особенно плавно надо опускать рычаг в последний четверти его хода, когда машина вот-вот тронется. Если в самый последний момент рычаг бросить, то мотоцикл либо тронется с места рыком, либо двигатель его сразу заглохнет.

Данная работа можно медленнее, поддерживая минимально устойчивые обороты мотора. Не следует свешивать корпус в сторону. Обучающийся ведет мотоцикл по кругу максимального возможного диаметра в левую сторону.

После четырех-пяти кругов нужно сделать остановку. Для этого следует быстро повернуть рукоятку «газа» от себя и сразу же выключить сцепление; плавно нажав на педаль тормоза, остановить машину и поставить обе ноги на землю; подцепив снизу носком ноги рычаг переключения передач, передвинуть его осторожным движением вверх, на половину общего возможного хода, то



1. Педаль ножного переключения передач.
2. Вращающаяся рукоятка или манетка переключения зажигания.
3. Кнопка сигнала.
4. Рычаг сцепления.
5. Рычаг декомпрессора.
6. Переключатель света.
7. Рычаг тормоза переднего колеса.
8. Манетка воздушного корректора.
9. Вращающаяся рукоятка дросселя карбюратора.
10. Рычаг ручного переключения передач.
11. Педаль тормоза заднего колеса.

Копенский музей.

есть поставить на нейтрал. Только после этого можно осторожно отпустить рычаг сцепления. В дальнейшем нейтральное положение коробки передается находить до момента полной остановки, то есть на ходу.

Езда на первой передаче с частыми остановками — наиболее важное упражнение во всем комплексе обучения. Выполнив это упражнение, обучающийся овладевает необходимым автоматизмом движения, отработав правильное обращение с рычагом муфты сцепления, приучается пользоваться тормозами, усаивает правильную посадку.

Основа движения по кругу в левую сторону, надо сменить направление, превращая постепенно круг в вытянутый прямоугольник. После каждого поворота необходимо обязательно остановиться. Только после того, как обучающийся научится свободно выполнять повороты в обе стороны, остановку и трогание с места можно переходить к более сложным упражнениям «змейке» и «восьмерке» (см. рисунки).

Оба эти упражнения выполняются на первой передаче.

Для езды «змейкой» хорошо воспользоваться какими-нибудь легкими столбиками, кирпичиками или нарисованными на асфальте кружочками. Они должны располагаться по прямой линии на расстоянии полутора—двух метров друг от друга. Обтяга их, мотоциклист движется по зигзагообразной линии — «змейке».

Для «восьмерки» надо вычертить два сопрягающихся круга диаметром в пять—шесть метров каждый. В этом случае рычагом сцепления пользоваться не следует. Входя в окружность, надо неслучайно увеличить обороты двигателя, выходя из нее уменьшить. Чем выше восьмерка, тем медленнее должен двигаться мотоцикл. «Вписываться» в «восьмерку» надо попеременно — то вправо, то влево.

После отработки этих упражнений можно начинать движение на второй передаче.

Делается это следующим образом. На первой передаче необходимо развить скорость 15—20 км/час, затем сбросить газ и одновременно выключить сцепление. Пока обороты двигателя не упали, быстро поднять носком ноги рычаг перемены передач до упора, то есть на весь возможный его ход. После этого рычаг сцепления плавно отпустить и вновь увеличить обороты двигателя.

Рычаг передачи выключается точно так же, с той лишь разницей, что рычаг на второй передаче должен быть в пределах 30—35 км/час.

Переход на низшие передачи не вызывает затруднения, если вы предварительно снизите обороты двигателя, действуйте и рукояткой «газа» и тормозами, быстро выключите муфту сцепления, нажмите педалью на рычаг перемены передач до упора, то есть переведете его в положение второй передачи. Затем рычаг муфты сцепления отпускают и несколько увеличивают обороты двигателя.

Обычно езда на мотоцикле производится только на прямой передаче, а все остальные являются лишь вспомогательными, употребляют их при движении в трудных дорожных условиях.

Надо иметь в виду, что до сдачи экзаменов в ГАИ и получения водительского удостоверения вы еще не водитель, а

С большим интересом прочел я статью т. Берестинского «Диктовать или не диктовать?». Автор статьи правильно говорит, что на диктовку подробно и подчас несовершенного текста преподавателем затрачивается 20—25 процентов учебного времени. Чтобы избежать этого, т. Берестинский предлагает универсальный способ — полный отказ от конспекта и замену его учебниками.

Но может ли учебник заменить конспект? Конечно, нет. И вот почему.

Первая трудность заключается в выборе учебника для рекомендации его слушателям. Как известно, единого «стандартного» учебника для подготовки водителей нет. В школах и на курсах шиферов используются учебники различных авторов. Наибольшее распространение имеют учебники тт. Анохина, Карягина, Соловьева. Однако и эти издания все же не могут полностью удовлетворить слушателей, имеющих различное образование и способности.

В учебнике описывается устройство автомобиля не в строгом соответствии с требованиями программы, да и объем материала, изложенного в книге, подчас недостаточен. Следовательно, пользовавшиеся слушателями во время самостоятельной работы только одним каким-либо учебником не обеспечит высококачественной подготовки.

Второй трудностью применения метода, предлагаемого автором статьи, является недостаточное количество учебной литературы по автомобилю. Особенно остро это ощущается в тех городах, где имеются крупные учебные заведения по подготовке водителей.

Помимо этого, литературу, имеющуюся в учебном заведении, необходимо все время обновлять, ибо техника движется настолько быстро вперед, что пособия стареют. Следовательно, и здесь необходим конспект, в котором будет отражаться развитие советского автомобилестроения.

Автор статьи указывает, что вопросы, предлагаемые слушателям для повторения, способствуют целенаправленному изучению материала. С этим я не согласен, ибо конкретные вопросы не ориентируют слушателя на глубокое изучение всей темы урока. Кстати, на примерах, приведенного т. Берестинским, видно, что на материал, изложенный за один час, в среднем приходится один вопрос для повторения, что, конечно, недостаточно.

Вопросы, предлагаемые автором учебника в конце описания какого-либо раздела, необходимы прежде всего тому, кто изучает устройство автомобиля са-

мостоятельно. Пользоваться же этими вопросами как основой повторения для курсантов будет несправедливо.

Я считаю, что замена конспекта вопросами, как предлагает Г. Берестинский, — это не обучение, а натаскивание курсантов, то есть метод, отвергнутый нашей советской школой.

И, наконец, последнее. Полный отказ от конспекта в процессе обучения отрицательно скажется на подготовке курсантов к выпускным экзаменам. Не имея общих положений и выводов по изучаемому курсу, слушатель будет очень трудно в короткий срок восполнить по книге все изученный материал.

Из всего сказанного можно сделать вывод: конспект необходим. Вопрос только в том, как это лучше вести, чтобы он представлял для слушателей ценность и в то же время не отнимал большого количества времени на составление.

Для достижения этого требуется, на мой взгляд, прежде всего тщательная, продуманная до мелочей подготовка преподавателя к уроку. Какие же методы применяются нами для составления хорошего краткого конспекта?

Я часто использую классную доску, которая делится на две—три части, последовательно заполняющиеся в ходе урока схемами, рисунками, названиями деталей.

На уроке я всегда очень подробно останавливаюсь на физических процессах и принципах работы изучаемых агрегатов и механизмов. Объяснения обычно сопровождаются вычерчиванием на доске заранее продуманных схем, рисунков. К слову говоря, наши учебники бедны такими схемами, а если они и есть, то не всегда выполнены удачно.

По мере объяснения схемы я выписываю на доске названия основных частей, деталей данного механизма, к это находить свое отражение в конспектах слушателей. В данном случае на уроке отсутствует диктовка, но в конспекте курсанта остается отчетливый след изучаемого материала. Помимо этого, в конспект записывается краткая характеристика и назначение прибора или механизма.

Другой метод заключается в том, что на первых уроках преподаватель звездом замедленным рассказом и подчеркиванием главных мыслей приучает слушателя к записям в тетрадь следом за ним. В дальнейшем курсанты постепенно приучаются вести запись быстрее.

Выбор того или иного метода зависит от темы урока, общеобразовательного уровня слушателей, от того, как данная тема описана в учебнике.

Л. ЛЕБЕДЕВ,
преподаватель.

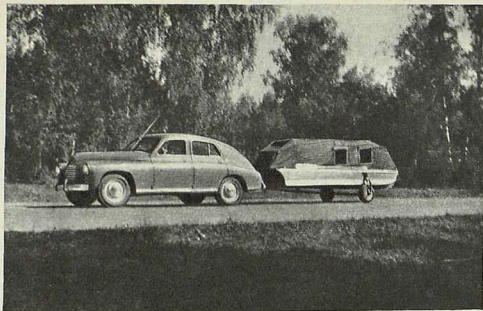
См. «За рулем» № 7 за 1959 год.

Усмани.

liness ученик. Поэтому не выезжайте на улицы и дороги до тех пор, пока вам не вручено удостоверение водителя мотоцикла.

Д. АБЕЗЬЯНИН,
преподаватель,
спортсмен 1-го разряда.



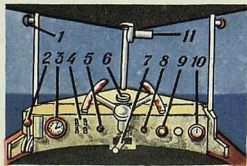


АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПРИЦЕП-КАТЕР

Кого из туристов не прельщает возможность совершить на своем автомобиле поездку к морской побережью, к берегам рек или озер, а затем продолжить путешествие по воде на собственном катере? И все это с большими удобствами, даже с комфортом.

Такое путешествие вполне реально, если иметь катер-прицеп, который может служить также походной дачей для четырех человек. Его буксирует легковой автомобиль.

Рис. 1. Приборный щиток: 1 — бортовой огни, 2 — рукоятка газа, 3 — часы, 4 — выключатели освещения, 5 — выключатель зажигания, 6 — компас, 7 — переключатель хода, 8 — индикатор зажигания, 9 — радиоприемник, 10 — указатель температуры наружного воздуха, 11 — электровентилятор.



Вместительный корпус катера позволяет перевозить в нем громоздкие вещи, а также значительные запасы топлива и продовольствия. Его полезная нагрузка на суше — до 200 кг, а на воде — до 500 кг.

Катер-прицеп изготавливается из серийной дюралюминевой лодки, выпускаемой Казанским заводом. Полное его водоизмещение — 1500 кг.

Вес катера с оборудованием, мотором и шасси равен 230 кг. Длина его — 4,6 м, ширина — 1,25 м, высота с тентом на колесах — 1,7 м и на воде — 1,2 м. Осадка без водного винта —

0,15 м, с винтом — до 0,4 м. Скорость на воде с подвесным лодочным мотором «Москва» мощностью 10 л. с. составляет около 20 км/час.

Судно имеет три герметичных бака общим водоизмещением 210 кг. На нем можно плавать при волнении до трех баллов.

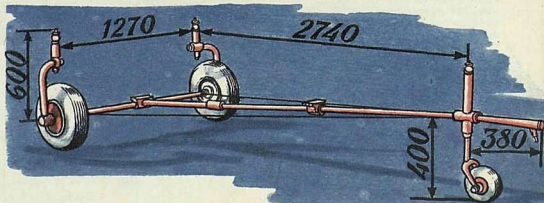
В катере имеются четыре мягких сиденья. По мере необходимости из них образуются столовый и кухонный столы или постель (см. рис. 4). Плато сиденья оборудуется из колес шасси. Палуба катера оклеена резиной, дно покрыто деревянными стланими и резиновыми ковриками. По бортам размещаются четыре сумки для хранения продуктов и тара для топлива. На катере предусмотрено электрическое освещение и радио. Таким образом, туристы обеспечены всеми удобствами для длительного путешествия как по суше, так и по воде.

Для дальних туристских поездок с переходом из одного водоема в другой по бездорожью предполагается буксировка прицепа конной тягой.

Если подключить мотор, можно плавать на катере с помощью двух или четырех весел, из которых в случае надобности делают отлобли для лошади или длинный шест-багор.

При ночевке туристов на катере предусмотрена водоема предусмотрен якорь с лебедкой и стояночный ночной огонь.

Рис. 2. Шасси-прицеп.



Дистанционное управление катером и мотором осуществляется с пульты из носовой части (см. рис. 1).

Штурвал представляет собой переделанное рулевое колесо автомобиля. Часть его отпилена, а на оставленные концы надеты велосипедные ручки. На колонке руля установлен шкив, на который навиты тросы управления. Стальные тросы диаметром 3 мм проложены под палубой на роликах с шариковыми подшипниками.

Переключатель хода связан тросом с мотором, что дает возможность, не выключая последний, останавливать катер и двигаться вперед или назад. Слева на борту находится сектор «газа», положение которого фиксируется и позволяет установить необходимую скорость движения. Посредством выключателя зажигания можно заглушить мотор с пульта управления.

Сиденья на катере съемные. Рамки сидений и спинки изготовлены из деревянных брусков 30 × 50 мм. Каждая рамка заполнена морской травой, слоем ваты и обнута дерматином. Обратная сторона сидений и спинок обита фанерой и покрашена. Каждое сиденье укладывается на упоры, сделанные из дюралюминиевого уголка 30 × 30 мм.

На катере предусмотрены два тента. Один из них — теплый — имеет четыре окна из плексигласса и одно заднее

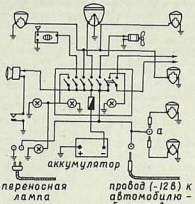
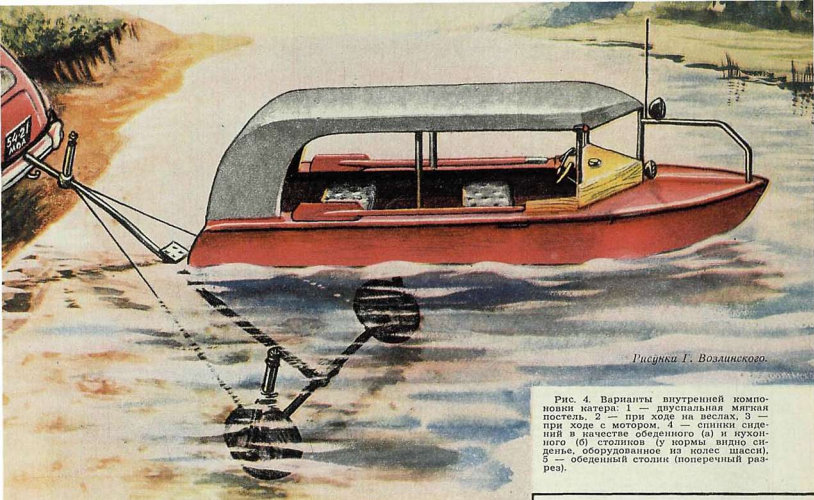


Рис. 3. Схема электрооборудования.

окно, затановое металлической сеткой, которая способствует вентиляции и служит защитой от комаров. Стойки тента изготовлены из раскладной дюралюминиевой кровати.

Другой тент шит из легкой ткани; он служит крышей для защиты от солнца и дождя.

Отлобли для запряжки лошади образуются из двух весел, с которых снимают перья и вместо них устанавливают деревянные круглые наконечники размером 900 × 50 мм. Весла встают в уклю-



Рисунки Г. Возлинского.

Рис. 4. Варианты внутренней компоновки катера: 1 — дупельная мягкая постель, 2 — при ходе на веслах, 3 — при ходе с мотором, 4 — сиденья в качестве обеденного (а) и кухонного (б) столиков (у кормы видно сиденье, оборудованное из колес шасси), 5 — обеденный столик (поперечный разрез).

чины, укрепленные в кормовой части под ручками для переноски катера.

Якорь сделан из чугунной сковороды и металлической болванки. Он весит около 10 кг и при падении на дно хорошо зарывается в грунт или цепляется за камни. Лебедка катера располагается на правом борту под рукой водителя.

Шасси разбирают на 10 деталей, которые размещают на катере или укладывают в багажник автомобиля. Рама шасси и стойки колес изготовлены из стальных труб размером 42 × 45 мм. Вилка сварной конструкции вращается в колонке на двух шариковых подшипниках. Когда катер прицеплен к автомобилю, вилку снимают вместе с колесом.

В качестве тяги сцепления использована шаровая цапфа от рулевого управления автомобиля ЯАЗ. Пружинные амортизаторы заимствованы от мотоцикла М-72 (левые задние амортизаторы); резиновая втулка рессоры автомобиля М-20 запрессована в кусок стальной трубы, приваренной к колонке. Колеса вальты с мотороллера, а колесо-дугтик — с детского самоката. В качестве резиновых роликов использованы подножки мотоцикла. Колею основных колес шасси желательно делать такой же, как в буксирующем автомобиле.

Отдельные детали шасси скреплены между собой посредством точечных муфт и сквозные болты с гайками. Шасси загрунтовано и покрашено нитрокраской.

Конструкция шасси показана на рис. 2. Электрооборудование катера смонтировано по однопроводной схеме экранированным проводом (рис. 3). Аккумулятор во время буксировки прицепа заряжается параллельно с аккумуляторной батареей автомобиля от его генератора.

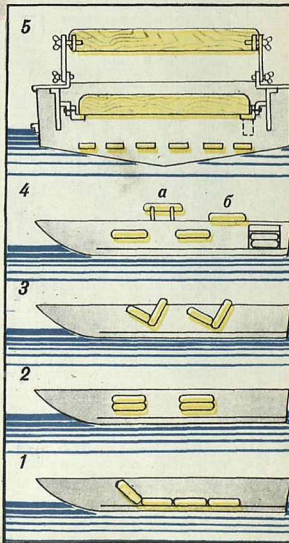
При буксировке катера задний красный свет одновременно освещает номерной знак и включается в гнездо «а». При ночевке на воде в это гнездо включается стояночный белый свет, укрепленный над средней стойкой тента.

Монтаж и демонтаж грузного катера на шасси удобнее производить на воде (см. рис. сверху). Чтобы снять шасси, нужно скатить прицеп в воду. Когда катер всплывет, отвинчивают три гайки крепления. Шасси самоотсоединяется от корпуса катера и начинает медленно погружаться в воду. Тогда тележку выкатывают на берег.

Для того чтобы поставить грузный катер на шасси, надо собранную тележку вкатить в воду и подвести ее на руках под находящийся на плаву катер. Затем следует приподнять шасси, совместив точки его крепления с катером. Так как колеса тележки наполнены воздухом, она легко поднимается в воде.

Катер-прицеп был испытан на проселочных и асфальтовых дорогах (общий пробег 500 км) и проплыл 300 км по рекам Угре и Оке. Преодолево бездорожье, мели, а также стремительные перекарты Угры, он без единой поломки возвратился на исходный пункт. Во время этой поездки мы убедились, что катер-прицеп обладает хорошими эксплуатационными качествами и удобен для походной жизни как на суше, так и на воде.

К. ЧУМАКОВ,
автомобильщик.



При подготовке мотоцикла к соревнованиям спортсмены и механики основное внимание уделяют повышению мощности двигателя — его форсировке. Достигается это, как показывает опыт мастеров мотоциклетного спорта, за счет увеличения степени сжатия, улучшения наполнения цилиндра рабочей смесью, повышения числа оборотов коленчатого вала и уменьшения потерь на трение.

Рассмотрим подробно первые два способа применительно к двигателям мотоциклов К-55 и К-175.

Увеличение степени сжатия — это один из самых эффективных и доступных способов форсировки. Степень сжатия двигателей мотоциклов К-55 и К-175 равна 6,5. Для спортивных целей ее поднимают до 8,5—9,5. Достигаемое при этом повышение мощности двигателя объясняется увеличением максимального давления в вспышки и, следовательно, среднего эффективного давления на поршень. Если повысить степень сжатия больше чем до 9,5, прирост мощности получается незначительный, но максимальное давление в вспышке резко увеличивается. А это отрицательно сказывается на кривошипном механизме.

На двигателях К-55 и К-175 увеличение степени сжатия достигается путем уменьшения камеры сгорания. Чтобы получить степень сжатия 8,5, головку цилиндра двигателя К-55 необходимо подрезать с торца на глубину примерно 2,83 мм, а двигателя К-175 — на глубину 2,7 мм. После этого протачивают углубление для уплотнения головки по прежним размерам. Сферу ее делают с плавным закруглением и полируют.

Для определения величины степени сжатия ставят головку на место и изменяя объем камеры сгорания. С этой целью заливают из мерной мензурки в головку масло. Перед заливкой вывертывают свечу зажигания и устанавливают поршень в положение ВМТ. Затем наклоняют двигатель, чтобы торец отверстия занял верхнее положение.

Залитый объем масла будет равен объему камеры сгорания. Степень сжатия E подсчитывают по формуле:

$$E = \frac{V_k + V_c}{V_c}$$

где V_k — рабочий объем цилиндра в см³;

V_c — объем камеры сгорания в см³.

Улучшение условий наполнения цилиндра. На мотоциклетных двухтактных двигателях эта задача решается комплексно: путем увеличения фаз газораспределения, уменьшения гидравлических потерь в каналах, специальным подбором глушителя и карбюратора.

Порядок выполнения этих работ на двигателях К-55 и К-175 следующий. Обкатывают двигатель согласно заводской инструкции, затем снимают головку цилиндра, выпускную трубу, карбюратор. Вращая кривошип, осматривают выпускное, продувочное и впускное окна, уточняют совпадение их с кромок поршня, симметричность расположения каналов и углов.

КАК ПОВЫСИТЬ МОЩНОСТЬ ДВУХТАКТНОГО ДВИГАТЕЛЯ

Необходимость такого осмотра обуславливается тем, что при литье цилиндра бывают отклонения от чертежа в размерах окон. С этим можно мириться в условиях обычной эксплуатации мотоцикла, но при использовании его для спортивных целей такие отклонения недопустимы. Ведь изменения в расположении окон даже на 1 мм по сравнению с чертежом заметно ухудшают продувку и наполнение цилиндра.

Хорошие мощностные показатели получаются, когда окна имеют размеры (в мм), приведенные в таблице. (Ширина окон взята по хорде).

Для уточнения размеров при исправлении окон производят развертку цилиндра: смазывают его рабочую поверхность тонким слоем масла, вставляют лист бумаги и делают рукой оттиск всех окон. Развертка цилиндра двигателя К-175 показана на рис. 1.

Доводка окон двухтактного двигателя — трудоемкая работа, связанная с применением бормашин, имеющих набор разных шарошек и напильников. Вначале исправляют размеры каждого окна, а затем приступают к окончательной отделке и полировке.

Выпускной канал. Делают внутреннюю поверхность с плавным переходом от исходного внутреннего размера окна до места установки выпускной трубы, в соответствии с размерами, указанными в таблице. Лишний металл снимают и полируют всю поверхность.

Продувочные каналы. Контуры их тщательно подгоняют по контурам цилиндра. Проверяют совмещение поочередным наведением цилиндра на шпильки обеих половинок картера. Удаляют излишний металл с картера, делают плавные переходы. Шлифуют и полируют внутренние стенки продувочных каналов. Последние должны иметь один и те же геометрические размеры.

Необходимо обращать особое внимание на создание одинаковых условий для выхода рабочей смеси из обоих окон (как по скорости истечения, так и по направлению струи под общим углом 120°).

Чтобы добиться хорошего наполнения цилиндра, не надо снимать металл с внутренней перегородки у места обозначенного цифрой 1 (рис. 2). Эта кромок окна должна быть с острым углом. Противоположную кромок у места, которое обозначено цифрой 2, наоборот, делают с плавным закруглением в сторону внутреннего диаметра цилиндра с радиусом примерно 50 мм.

Впускное окно и патрубок карбюратора. Площадь впускного окна увеличивает до размеров, указанных в таблице. В связи с этим нужно

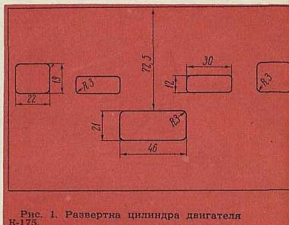


Рис. 1. Развертка цилиндра двигателя К-175.

соответственно изменить размеры патрубка карбюратора. Контуры патрубка точно подгоняют по окну цилиндра, а затем делают плавный переход от прямоугольного сечения к круглому.

Размеры патрубка карбюратора подбираются для каждого двигателя опытным путем. Навыгоднейшая длина патрубка двигателя К-55 составляет 65—70 мм, а двигателя К-175—80 мм. Карбюратор ставит один — К-28-Б. Для двигателя К-55 он должен иметь диффузор диаметром 24 мм, а для К-175 — диаметром 26—27 мм.

Картер. Поверхность обеих его половинок полируют, проверяют качество

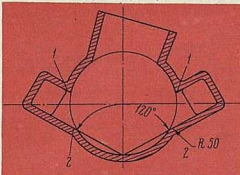
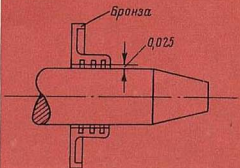


Рис. 2. Обработка продувочных каналов.

подшипников и сальников. В целях уменьшения трения мастер спорта Б. Панферов, например, успешно применяет на двигателе К-55 лабиринтное уплотнение (рис. 3) вместо самоподжимающихся сальников с пружиной.

Рис. 3. Лабиринтное уплотнение, применяемое вместо самоподжимающихся сальников.



Двигатель	Выпускное окно		Продувочное окно		Впускное окно	
	высота	ширина	высота	ширина	высота	ширина
К-55	19—20	34—36	10—12	17—18	19—21	32—34
К-175	19—20	21—22	12—13	22—30	20—21	45—48

МОТОЦИКЛ СТАЛ В ПУТИ

Серия третья

ИСПРАВНО ЛИ ЗАЖИГАНИЕ?

В поисках искры. Итак, вы убедились, что система питания вашего мотоцикла в порядке, однако двигатель по-прежнему не заводится. Тогда следует проверить зажигание. Прежде всего — есть ли искра между электродами свечей?

Вывернутую свечу соедините с проводом высокого напряжения и прислоните ее корпус к цилиндру двигателя. Затем, с помощью пускового механизма проверните двигатель. Если искра не появится, снимите провод, вставьте в центральную часть пластмассового наконечника кусочек проволоки (для контакта) и держите его на расстоянии 3—5 мм от цилиндра. После этого нажмите на пусковой механизм. При включенном зажигании должна проскочить сильная искра. Наличие искры говорит о том, что причиной остановки была свеча. Следует ее хорошо промыть или заменить новой.

Искра может отсутствовать также вследствие образования на зажимных клеммах аккумулятора налета окиси свинца. Тогда снимают провод и до блеска зачищают окисленные места. Чтобы в дальнейшем предотвратить окисление, следует по прибытию в гараж смазать клеммы техническим вазелином или содиололом.

Слабая искра может быть следствием загрязнения контактов прерывателя или неправильно отрегулированного зазора. Последний прочищают нафилем или десятикопеечной монетой. Зазор следует установить в пределах 0,35—0,4 мм. На мотоциклах К-55, К-125, К-175, ИЖ-49 и ИЖ-56 зазор между контактами регулируется ослаблением стопорного и поворотом регулировочного винтов (см. рис.).

Иногда искра может превратиться и по другой причине: когда медная шпика, подымающая ток низкого напряжения к прерывателю мотоциклов К-55, К-125, ИЖ-49 и ИЖ-56, повреждена или касается массы. Обнаружив это, следует на место шпиксы поставить проводничок из тонкого многожильного провода. Чтобы в пути из-за этого не произошла остановка, следует еще в гараже сделать дублирующую подволку из многожильного провода.

Конденсатор. Слабая искра и обгоревшие контакты свидетельствуют о неисправности конденсатора. На мотоциклах К-55, М-1М и ИЖ конденсатор крепится к торцовой части генератора, а у мотоциклов М-72 и М-52 — в специальной камере корпуса прерывателя. Конденсатор не подлежит ремонту, и при неисправности его заменяют новым.



Н. ЗАХАРОВ.

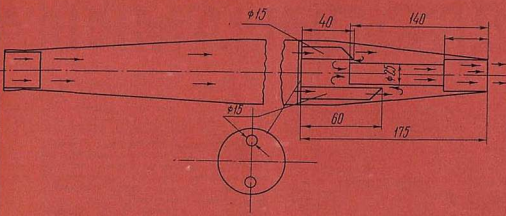


Рис. 4. Глушитель, обеспечивающий наилучшие показатели мощности двигателя мотоциклов К-55 и К-175.

Кривошипно-шатунный механизм и т.д. В целях уменьшения сопротивления трения маховика в воздушном масле среде обе половинки его тщательно полируют. Кроме того, полируют шатун. Так как делают это без разборки кривошипа, нужно предохранить нижний подшипник шатуна от попадания наждачной пыли. После обработки кривошипа его промывают в бензине.

Поршень и ш. В связи с расширением окон цилиндра стопоры, фиксирующие установку замка поршневых колец, необходимо перенести в другое место. Оно должно быть таким, чтобы каждый замок, проходя по рабочей поверхности цилиндра, миновал ося.

Напомним вкратце еще и о важности правильного подбора глушителя.

Во время работы двигателя в выпускной трубе и в глушителе возникают колебания газов. Частота этих колебаний

зависит от размеров выпускной трубы, числа оборотов коленчатого вала и устройства глушителя. Изменяя размеры трубы и применяя тот или иной глушитель, можно ухудшить или улучшить мощностные показатели. Хорошие результаты получаются при работе двигателях К-55 и К-175 с глушителем, показанным на рис. 4.

Особенности эксплуатации форсированного двигателя. Для двигателя с увеличенной степенью сжатия необходимо применять топливо с октановым числом 70—80. Свечу зажигания надо ставить с повышенным калильным числом. При степени сжатия 8,5—9,5 хорошо работают свечи ВКС 17—19 и СДЧ. Чем выше степень сжатия, тем с большим запаздыванием следует устанавливать зажигание.

Инж. А. СИЛКIN,
заслуженный мастер спорта.

ЧИТАТЕЛИ

предлагают

УЛУЧШАЯ КОНСТРУКЦИЮ, ОБЛЕГЧАЯ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Автомобиль «Москвич-407» завоевал большую популярность среди эксплуатационников и индивидуальных владельцев. Объясняется это совершенной конструкцией, обеспечивающей автомобилю высокую динамику, экономичность, комфортабельность и надежность. Известно, что завод продолжает работу по дальнейшему улучшению конструкции автомобиля «Москвич-407». Однако представляется целесообразным, чтобы усилия заводского коллектива конструкторов были направлены одновременно на упрощение и облегчение обслуживания автомобиля.

В первую очередь необходимо оборудовать «Москвич» централизованной смазкой шасси и устройством для автоматического регулирования зазора в колодках тормозов.

Смазка шасси является одной из наиболее трудоемких и часто повторяющихся операций. Автомобиль «Москвич» имеет много точек смазки, для качественного обслуживания которых требуются эстакада или яма, а для других — снятие передних колес. Эстакады и подъемники не всегда имеются в мелких автохозяйствах и не доступны большинству индивидуальных владельцев. Поэтому смазка шасси осуществляется в этих случаях нерегулярно и не всегда качественно, что неизбежно отражается на сроках службы шасси.

Автомобиль «Волга» оборудован централизованной смазкой шасси, имеет аналогичную схему передней подвески и приблизительно такое же количество точек смазки, как и «Москвич». Можно было бы использовать агрегаты этой системы для «Москвича» или разработать новые унифицированные агрегаты для обоих автомобилей. При этом стало бы возможным снижение стоимости агрегатов унифицированной системы смазки, вследствие перехода на массовый выпуск агрегатов. Незначительное повышение первоначальной стоимости автомобиля «Москвич» очень быстро окупится в процессе эксплуатации за счет снижения расходов на обслуживание.

Правильная регулировка тормозов является главнейшим условием безопасности движения. Поэтому оборудование автомобиля устройством для автоматического регулирования зазоров в колодках тормозов было бы весьма ценным. Это особенно важно для индивидуальных владельцев, не всегда имеющих возможность производить регулировку своевременно и достаточно квалифицированно.

Имеется много простых конструктивных решений подобного устройства, которое лишь незначительно повышает стоимость автомобиля.

ГИДРОДИНАМИКА

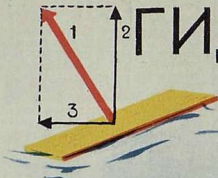


Рис. 1. Силы, действующие на глиссирующую пластину: 1 — результирующая сила, 2 — подъемная сила, 3 — сопротивление воды.

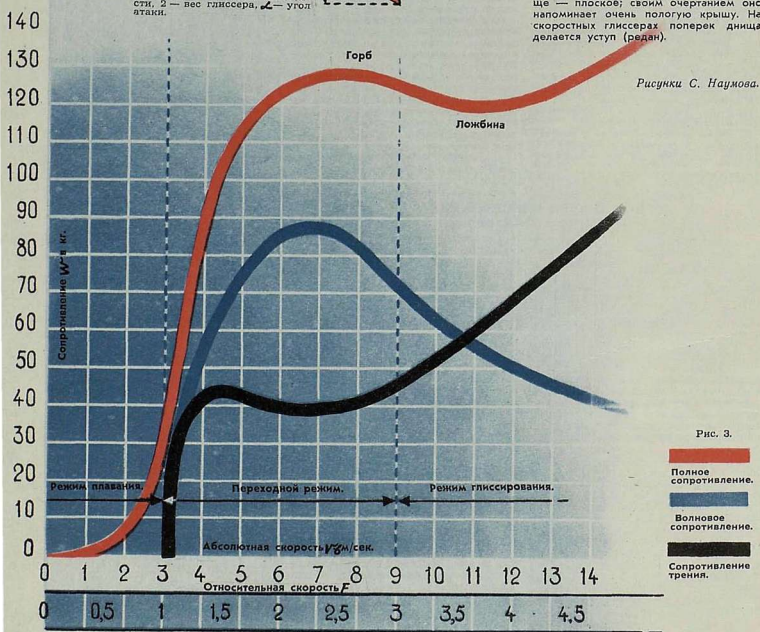


Рис. 2. Движение глиссера по гладкой наклонной поверхности. 1 — сила, движущая глиссер по наклонной плоскости, 2 — вес глиссера, α — угол атаки.

Любители водно-моторного спорта часто испытывают затруднения при расчетах очертаний (обводов) глиссирующих судов (от французского «глиссе» — скользить). Для правильного расчета обводов глиссера или скутера необходимы знания основ гидродинамики глиссирующих судов. Глиссирующие суда в отличие от водомещающих используют на ходу почти исключительно гидродинамическую подъемную силу. Поэтому они и обладают значительно большей скоростью.

По своим обводам такие суда отличаются тем, что у них переход бортов в днище не плавный, а резкий, образующий острую скулу. Корма глиссирующих судов тупая («транцевая»), днище — плоское; своим очертанием оно напоминает очень пологую крышу. На скоростных глиссерах поперек днища делается уступ (редан).

Рисунки С. Наумова.



ГЛИССЕРОВ

Глиссирование осуществляется благодаря инерции, которой обладают частицы воды. При этом на корпус идущего глиссера действует так называемая результирующая сила (рис. 1). Она состоит из силы давления, направленной перпендикулярно к днищу, и силы трения, которая действует по касательной к днищу. Для практических целей результирующую силу можно разложить на две составляющие: горизонтальную (сопротивление) и вертикальную (подъемная сила). Сопротивление корпуса в свою очередь делится на волновое (сила образования волны) и сопротивление трения. Подъемная сила состоит из гидродинамической подъемной силы, создаваемой инерцией частицы воды, и архимедовой силы поддержания.

С ростом скорости глиссирования волновое сопротивление и архимедова сила поддержания судна уменьшаются, а сопротивление трения и гидродинамическая подъемная сила растут. При любой скорости движения подъемная сила равна весу глиссера со всеми грузами, а полное сопротивление глиссера (сопротивление воды и воздуха) равно тяге (упору) гребного винта.

Наибольшая гидродинамическая подъемная сила и наименьшее сопротивление создают невыгоднейшие условия для движения глиссера. Отношение полной подъемной силы (веса глиссера) к сопротивлению корпуса называют **гидродинамическим качеством**. Расчетное гидродинамическое качество глиссера (без подводных выступающих частей корпуса) при наибольшей скорости хода колеблется от 5 до 8, т. е. сопротивление корпуса в 5-8 раз меньше полного веса глиссера.

Давление воды на днище глиссера распределяется очень неравномерно. На передней кромке смоченной поверхности оно равно нулю; затем давление очень быстро возрастает, достигая наибольшего значения на расстоянии примерно в 15 процентов от всей смоченной длины днища. Затем давление медленно падает к корме и у транца вновь становится равным нулю.

По ширине днища давление распределяется равномернее. Навысшее угол килеватости днища, тем более равномернее по длине и менее равномерно по ширине распределяется давление. От расположения центра тяжести глиссированного судна зависит положение центра давления.

Сопротивление, подъемная сила, положение центра давления, угол атаки днища и скорость хода очень тесно связаны между собой. На основе испытаний составлены формулы и графики, позволяющие вычислить все основные величины, связанные с глиссированием судна.

Волновое сопротивление равно силе, которую надо было бы затратить, чтобы двигать глиссер по гладкой (без трения) поверхности с углом наклона которой равен углу атаки (рис. 2). Это сопротив-

ление равно весу глиссера, умноженному на угол атаки.

Вычислить сопротивление трения нетрудно, если известны площади смоченной поверхности днища (ее определяют по специальным графикам) и коэффициенты трения. Последние установлены экспериментальным путем.

Для вычисления волнового сопротивления килеватого днища вводится поправка на килеватость.

На рис. 3 показана диаграмма сопротивления корпуса глиссера. По вертикальной оси нанесен масштаб трения, сопротивление W в кг, а по горизонтальной — масштаб скорости хода V в м/сек.

Из диаграммы видно, что при меньших скоростях хода кривая полного сопротивления растет по квадрату скорости. Это «режим плавания», когда гидродинамическая сила еще ничтожно мала по сравнению с архимедовой. Начиная со скорости 3 м/сек., сопротивление растет медленней. Достигнув максимума (горба), кривая сопротивления начинает падать. Это «переходный режим», при котором гидродинамическая подъемная сила примерно равна архимедовой. После того как полное сопротивление достигло минимума (поjobbina кривой), оно вновь начинает расти; это «режим глиссирования», когда судно поддерживается почти исключительно гидродинамической подъемной силой.

Скорости, при которых данное глиссирующее судно меняет режим хода, зависят от его полного веса. Следовательно, для глиссеров разного веса эти скорости различны. Но можно сравнить глиссеры не по абсолютным, а по относительным скоростям F . Для этого пользуются следующей формулой:

$$F = \frac{V}{\sqrt{gD}}$$

где $g=9,81$ м/сек² — ускорение силы тяжести, D — вес судна в тоннах, V — скорость движения глиссера в м/сек.

Установлено, что для всех нормальных глиссеров относительная скорость, при которой «режим плавания» сменяется «переходным режимом», равна 1, а значение наступления «режима глиссирования» равно 3. Поэтому может быть вычислена и скорость, при которой судно переходит от «режима чистого глиссирования»:

$$V_{\text{чг}} = 3\sqrt{gD}$$

С ростом скорости после «горба» волновое сопротивление идет вниз (см. кривые волнового сопротивления и сопротивления трения на рис. 3). Это происходит вследствие уменьшения углов атаки.

По мере уменьшения волнового сопротивления растет сопротивление трения. Из практики известно, что трение должно расти по квадрату скорости. Однако с ростом скорости уменьшается площадь смоченной поверхности, поэтому сопротивление трения растет значительно медленнее.

Таким образом, после «горба» полное сопротивление падает, а затем вновь поднимается. Понятно, что наиболее рациональным будет положение, когда минимуму кривой сопротивления совпадает с наибольшей скоростью.

Очень важно уметь определить сопротивление как при проектировании судна, так и после его постройки. Это позволит точнее оценить обводы, отметить пути их улучшения и подобрать оптимальный винт.

На основании теоретических и экспериментальных исследований взаимной связи основных величин, влияющих на глиссирование, можно сделать несколько практических выводов.

1. Для каждого глиссера существует один определенный угол атаки, обеспечивающий наименьшее сопротивление на заданной скорости. Поэтому нужно стремиться сохранить этот угол по всей длине смоченной поверхности днища. Не рекомендуется значительно менять угол килеватости по длине смоченной поверхности; кормовые части батоксов следует сохранить параллельными друг другу.

2. Нередко при невыгоднейших, с точки зрения сопротивления, условиях отношение длины смоченной поверхности к ширине становится меньше единицы. При этом глиссер теряет устойчивость хода (начинаются удары о воду, продольная качка и тряска). Чтобы избежать этого, можно сделать небольшой отгиб днища в кормовой части. Изгиб в обратном направлении недопустим, так как выгнутые днище в кормовой части будет испытывать подсос к воде.

3. Прямолинейно-килеватые шпангоуты кормовой части следует считать наиболее целесообразными; при изогнуто-килеватых шпангоутах угол атаки будет меняться по длине днища.

4. Очень острые в носовой части волнито-килеватые обводы нередко бывают причиной забрызгивания воды внутрь корпуса. Слишком выгнутые килеватые обводы делают судно неустойчивым.

5. Скулы должны иметь острые кромки. Скашивание скул следует применять только для улучшения поворотливости и устойчивости судна. Крутой отгиб скулы книзу способствует более равномерному распределению давления поперек днища.

6. Чем больше нагрузка глиссера при неизменной центровке, тем больше становится угол атаки.

7. По мере смещения центра тяжести судна к корме до его невыгоднейшего положения сопротивление на «горбе» будет расти, а сопротивление на заданной скорости — снижаться.

8. Чем больше угол поперечной килеватости, тем, при прочих равных условиях, больше угол атаки на ходу.

Л. КРИВОНОСОВ,
инженер.

Москва.



А. ПУТИНЦЕВ

Первая неделя

Рассказ

Из фар били две длинные узкие полосы света, которые постепенно сменялись. Вязкая темнота расплывалась неохотно. Дорога изучена до мелочей. Вот мелькнула за окном развилка, справа от которой смутно белел на обочине камень. Если смотреть на этот камень днем, он похож на лежащего дугорбого верблюда. Замелькали деревья лесопосады. До элеватора осталось пять километров.

В окне кабины уютно хлестал теплый ночной воздух. Кажется, именно здесь четыре дня назад Лена запела, переполненная радостным чувством оттого, что могучая машина так послушна ее маленьким рукам.

Но сегодня было не до песен. Главное — не уснуть. Стиснув зубы, девушка крепко держала рулевое колесо. Слово запыленное пылью, смыкаются глаза, и тутчас охватывает непреодолимое желание хотя бы мгновением поддержать их вот так, закрытыми. Но испуг пронизывает насторожившийся мозг: мгновения могут перейти в минуты. Набранные веки взлетают вверх. И все повторяется сначала: убавляющий рокот мотора, бензиновый запах в кабине, однообразно стелющаяся в свете фар дорога, заманчиво-сладкое пощипывание сидящей рядом Зины — колхозного экспедитора.

Вот и переезд через железную дорогу. Значит, сейчас элеватор. Можно будет, не выходя из кабины, послать минут двадцать, а потом надо снова гнать машину в ночь. Вспоминается, как перед выездом, когда Лена уже завела мотор, подошел председатель колхоза, просительно заглянул в глаза:

— Товарищ Юрченко, Лена, еще бы езду сделать, а? Хлеба вон сколько лежит, а вы ведь одна с этого тока воите. Я, конечно, понимаю...

— Сделаем, Михаил Кузьмич!

Отвела весело, а самой очень хотелось расплататься — сил почти не осталось.

Но ехать обратно в колхоз, к счастью, не пришлось. У весовой элеватора Лена еще издали увидела Василия. Он взялся рукой за дверцу:

— Устал? Ну, ну, вылезай. Беги в гостиницу и спи хоть неделю!

— Ой, Василий Иванович, неужели вас уже выписали? А как ноги?

— Выписали. Ноги в порядке.

Он хлопнул дверцей и повел грузовик на весы.

Лена медленно, с наслаждением потянулась, счастливо вдохнула чистый ночной воздух.

Где-то через несколько улиц запела гармошка, мелодию подхватили молодые голоса. Хор грустно выговаривал:

Девка красна та й красива

Ее доля несчастлива.
Может быть, ей показалось, но сегодня Василий впервые разговаривал с ней без того деревянно-спокойного тона, за которым угадывалось с трудом сдерживаемое раздражение.

Она трепетала перед ним больше, чем перед самым строгим преподавателем в школе и на курсах. Один бы только раз услышать похвалу и больше ничего не надо.

Они познакомились неделю назад, но, кажется, с тех пор прошла целая вечность, и всю эту вечность она не справлялась со своими обязанностями.

В прошлом году Лена окончила среднюю школу и без родительского на то согласия, уйдя в подружки, поступила на курсы шоферов.

И вот на прошлой неделе она переступила порог тесной комнаты начальника отдела кадров автогостра. Он долго вертел новенькие права, наравленные, придирливо косился на девушку. Рост сто шестьдесят пять сантиметров, включая высокие каблук, взгляд испуганный и доверчивый... Начальник подумал о своей голосистой шоферне, вздохнул и приказал оформить документы.

Утром механик колонны смотрел с тем же недоверием. Но его Лена не боялась — седой, сутулый, чем-то похож на отца.

— У нас ведь все грузовики тяжелые, газиков нет. На таких баранку день покрутишь — руки оттаешут...

Лена промолчала, не зная, что ответить.

Механик вздохнул:
— Есть одно место, да боюсь — там вам и вовсе трудно будет. Непарник серьезный. Они с другом работали три года, вместе из армии пришли. В газетах про них писали: на Доску почета занесли. А друг женился и уехал к жене в другой колхоз, Ну, Васька и стал

совсем туча-тучей. Брали мы недавно одного шофера, не ужился тот с ним, рассчитали. Невозможный, говорит, характер...

Лена молчала. Механик махнул рукой и повел показывать автомобиль.

Просторный двор автоколонны был переполнен шумом прогреваемых двигателей, звонким стуком молотков, переключкой шоферов. Лену провожали любопытными взглядами. Из одной кабины высунул голову огненно-рыжий парень, подмигнув ей и весело закричал:

— Петру Дмитричу, назначай пассажиру ко мне. Я с нее по льготному тарифу возьму.

— Не болтай, Кимка, — прикрикнул механик, — к нам новый шофер прибыл.

— Ого-го, — еще веселее и громче заорал Ким, — наконеч-то! Во всех колонках по бабе, только у нас плавать некому было. Теперь полный комплект.

Он вылез из кабины и пошел следом. Присоединился еще несколько человек, любопытствующих узнать, кому это ведут такого сменища. Лена глядела прямо перед собой, не отводя на шутки, — ей было страшно среди этих уверенных и, как ей показалось, развязных парней.

В конце гаража стоял трехтонный ЗИС-5 с зеленым флажком отличника на переднем стекле. Из-под мотора торчали ноги в сильно стоптанных ботинках. Человек звенел ключами и тычиноко пел.

— Василь, — сказал Петр Дмитриевич виноватым голосом, — вылазь, я тебе напарника привел.

— Здорово, — обрадованно пробасил Василий и стал вылезать. — Я один совсем запарился.

Появился высочкий, широкоплечий, с молодым, но решительным горбоносим лицом и сросшимися черными бровями. Улыбнулся механику и устоялся на шоферов, не обращая внимания на Лену.

— С кем работать будем, хлопцы?

— Вот, — Петр Дмитриевич легонько подтолкнул Лену за плечо, — знакомьтесь...

— Вам все шутки! — озлился Василий. — А мне скоро в рейс. Пассажирка, что ли? Я сейчас.

И, не дожидаясь ответа, сунулся было снова под машину. Когда же Василия

убедили в том, что никто не собирает-ся его разыгрывать, правая бровь у него задергалась...

— Сейчас будет дело!.. — шепнул не то радостно, не то испуганно Ким у Лены за спиной.

Но Василий подал девушке руку и хмуро спросил, стараясь казаться спокойным:

— Вы где учились?
Окончательно струсившая Лена совершенно непонятно брянула:

— В десятом «Б».

Хотел покрыв ее слова. Рыжий Ким дернулся руками за живот и кричал всех громко:

— Ой, не могу! Леги из десятого «Б»! Василь, спроси у нее разницу между карбюратором, радиатором и аккумулятором. Эй-бо, не скажет!

Василий сперва тоже улыбнулся, потом нахмурился:

— Ну, ладно, ладно. Ишь развеселились! Шагайте, мы тут сами разберемся...

Когда остались вдвоем, сухо бросил:

— А поехал. Уберете здесь в гараже.

— А мне в рейс с четырех? — спросила с надеждой Лена.

— Нет. Сначала проверим тебя. У нас ведь машина не учебная — грузы возим.

И укатил. Лена осталась совсем одна в пустом и неприветливом дворе. Вошла в гараж, чуточко заплакала. Стало немного легче. Убрала все, подмела, посидела на старой, с разорванным краем покрывше.

К четверем двор снова заполнился. Показался знакомый ЗИС. Василий хмуро кивнул, подошел, освободил место у рулевого колеса:

— Развернись и сдай назад, на яму.

Задание было обидно-маленьким, но Лена не поддала виду. Старался не выдать волнения, стартером запустила двигатель, включила передачу. Надавила на педаль акселератора, отпуская педаль сцепления. Motor вздохнул и заглох.

— Смеле, — посоветовал Василий, — это же трехтонка, ей газок нужен.

На второй раз тяжелая машина неожиданно резко сканула с места, развернувшись задом к яме и... мотор снова заглох.

— Резко сбросили газ, — тем же спокойным тоном сказал Василий. — Это вы и двигателю еще не привыкли.

Наконец автомобиль благополучно стал на место. Лена выключила зажигание и только тут заметила, что правая бровь Василия сердито дергается.

— Завтра со мной поедете, — пообещал Василий, — давайте осмотрим нашего коня.

Через десять минут всех шоферов вызвали к начальнику колонны и объявили приказ: ехать на утро в районы, возить хлеб нового урожая.

Утром Василий пришел, прихрамывая: на вчерашнем футбольном матче «подковали». Он тяжело поднялся в кабину и открыл дверь Лене.

На место прибыли к вечеру. На другой день Василий передал Лене автомобиль, скупко объяснил дорогу, пожелал счастливого пути и ушел. Лена не знала, что за углом он остановился и внимательно следил за ее действиями. Оставшись одна, Лена сразу почувствовала себя уверенной. И хотя сначала передачи переключались со скрежетом и чересчур ревел мотор, машина шла по степной дороге ровно — со стороны никто не сказал бы, что это первый в жизни Лены рейс.

Весь день она возила зерно на элеватор. Колхозники смотрели на нее с уважением. К вечеру Лена совсем лихо подкатывала к буртам, над которыми вытянулась длинная рука транспортера. Отработав смену, устала и легла спать без ужина.

Василий работал в ночь, а утром страдальски бодя. Его остановил знакомый автомеханик. Пока Василий с трудом вылезал из кабины, тот обратил внимание на его распухшую ногу, которая уже не входила в ботинок и была забинтована шарфом. Не слушая угворов, автомеханик сел на мотоцикл и предложил «сведовать» за ним. Через полчаса Василий лежал в районной больнице, а за Леной брели боты из колхоза.

Окончив работу, она поставила автомобиль во двор гостиницы, взяла яблоки и пошла навестить Василия. Тот вышел на крыльцо, криво усмехнулся:

— Растяжение. Как работалося!

— Выслушав ее, спросил:

— Машина стоит?

— А что ей делать?

— Тот-то, что ей нельзя сейчас стоять. По радио говорили — дождь будет. Эх, был бы Владимир! — впервые он вспомнил о друге вслух и огорченно махнул рукой.

— Причем тут Владимир? — обиделась Лена. — Я тоже могу ехать хоть сейчас. Я уже отдохнула.

Василий внезапно рассердился и даже стукнул копытом об пол.

— Это тебе не контрольный диктант написать, а баранки сукки открутить! Уснешь — угробишь машину.

Он хотел еще что-то добавить сердитым и, наверно, обидное, но Лена вышла.

Так начались для нее эти трое суток. Рейс следовал за рейсом, а на току все росла золотая хлебная гора. Первый день прошел сравнительно легко. Возможно было послать во ярвал погрузки и разгрузки. Но потом «кварталити-кутки» не спасли. Лена понимала, что долго она не продержится, каждый раз говорила себе, что это последняя езда, и каждый раз молча, с воспаленными глазами и потрескавшимися губами, снова гнала автомобиль на ток.

О ней уже знал весь колхоз, по распоряжению председателя позарика столовой принесла ей мед и молоко, жарила яичницу, но ела Лена очень мало и неохотно. На заре второго дня бригадир сказал, что транспортер сломался и можно насок послать. Она тотчас уснула, даже не догадавшись, что транспортер был целехонек. *Казалось, она всего минуту назад закрыла глаза, а уже кто-то осторожно трясет за плечо. И снова пошли рейс за рейсом...

В гостинице было тихо. Не спала только дежурная — толстая старуха Власьева. Лена толкнула дверь в женскую половину гостиницы и удивленно остановилась: на ее кровати лежал огромный букет. Она вопросительно посмотрела на Власьеву.

— Да этот, хромой, такой веселый, — ответила та. — Сбежал вечером из больницы. Женки, что ли?

— Что вы, бабушка. Это мой начальник.

Власьева недоверчиво поджала губы: — Хвалил тебя больно. Гвардец, говорит, и все такое разное. Гвардец! Лена молчала. Она спала, привалившись чумазой щекой к подушке.

Рисунки В. Бордзюловского.



НОВЫЕ МОДЕЛИ «РОБУР»

Выпускаемые в Германской Демократической Республике грузовые автомобили и автобусы марки «Робур» экспортируются более чем в 40 стран Европы, Азии, Америки и Африки. В 1970 г. в Циттау-Горник с карбюраторным двигателем и «Форк-32» с дизельным двигателем были созданы в 1957 году. Модель постоянно модернизировалась. К 1960 году, однако, было решено полностью обновить конструкцию. В настоящее время опытные образцы новых грузовиков и автобусов успешно прошли испытания, и на народном предприятии «Робур-Верке» в Циттау начинается подготовка их к серийному выпуску.

Прототип принято в производстве грузовика показан на верхнем снимке. Он выполнен по компоновочной схеме «кабина над двигателем», грузоподъемность его возросла в 2 до 7 тонн при незначительном увеличении габаритных размеров.

На грузовик может по выбору устанавливаться либо четырехцилиндровый четырехцилиндровый карбюраторный двигатель воздушного охлаждения с рабочим объемом 3345 см³ и степенью сжатия 6:1 либо дизель с рабочим объемом четырех цилиндров 3027 см³ и воздушное охлаждение с автоматическим регулированием. В обоих случаях мощность двигателя — 70 л.с. при максимальной крутящий момент 22 кгм, однако в связи с большим сухим весом дизеля (880 кг) максимальная скорость дизельного грузовика несколько меньше, чем у машины с карбюраторным двигателем, который весит всего 280 кг. Максимальная скорость в обоих случаях соответственно равна 80 км/час и 85 км/час. Способность преодолевать подъемы у карбюраторной машины также несколько лучше (37 пром. против 35 пром. с дизелем). Зато грузовик с дизельным двигателем гораздо экономичнее — он расходует от 11,5 до 13 литров на 100 км пробега против 18—23 л/100 км у лабораторного. Применительно к двигателю это выражается в следующих данных: расход бензина — 25,4 г/лсч, расход дизельного топлива — 205 г/лсч.

Цельнометаллическая трехместная кабина имеет круглое остекление, обеспечивающее хороший обзор. В кабине водителя сиденье водителя выполнено регулируемое, для обгрома кабина и обдув ветрового стекла предусмотрены отопитель.

Автомобиль оборудован однодисковым сухим сцеплением, гидромеханическим сцеплением и гидравлическим приводом коробки передач пятиступенчатая, имеет

синхронизаторы на всех передачах, за исключением первой. Передаточные числа ее равны, начиная с первой, 7,62—4,6, 2,79 и 1,62—1.

Рама, выполненная из U-профильного стального листа, имеет четыре трубчатые и две продольные поперечины, на концевой задней поперечине имеется специальное устройство для прицепа, а также семипольный штепсель для подключения его электрооборудования.

Обе оси подвешены на полуэллиптических рессорах, служащих одновременно и для передачи толчков жесткости, кроме того, предусмотрены гидравлические амортизаторы телескопического типа и полые резиновые рессоры на переднюю ось, а задняя ось — резиновые подушки.

На автомобиле установлены весьма эффективные гидравлические тормоза с развитыми рабочими поверхностями. Габаритные размеры автомобиля: длина — 6580 мм, ширина — 2250 мм, высота (по кабине водителя) — 2350 мм. Высота борта грузовой платформы — 500 мм, сзади спереди — 1000 мм, сзади — 1685 мм.

Ваза автобуса — 3025 мм, колея передних колес — 2060 мм, задних — 1530 мм, просвет — 250 мм. Радиус поворота равен 7 м.

На базе этого автомобиля создано несколько модификаций, в частности безвоздушный (фото внизу), санитарный автомобиль. При выполнении привода на переднюю ось автомобиль оборудуется радиаторной коробкой, благодаря которой диапазон передаточных чисел расширяется от 7,6:2:1 до 1:1,8. Некоторые специальные модификации автомобиля имеют задний гидравлический передаточный числом главной передачи.

Опытные образцы описанного грузовика прошли всесторонние испытания на автомобильном народном предприятии «Робур-Верке» в Циттау, а также длительную эксплуатационную проверку, подтверждающую зрелость разработанной конструкции.

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ С МАГНИТНО-ПОРОШКОВЫМИ МУФТАМИ

В Англии разработана конструкция полностью автоматизированной трансмиссии, основанной на использовании магнитно-порошковых муфт в сцеплении. Простота и надежность конструкции выгодно отличают ее от традиционных муфт. Имущественное распространение автоматических гидромеханических передач связано с известными преимуществами гидротрансформаторов в автоматических передачах, требует определенной избыточной мощности двигателя и связано с неизбежными потерями при передаче усилий. Этим объясняется, что такие передачи находят себе применение главным образом на автомобилях среднего и малого класса, но не всегда себя оправдывают.

В основу новой английской автоматической передачи, получившей наименование «Индрайв», положены следующие новые конструктивные идеи. В ней нет ни сложного и дорогого в производстве гидротрансформатора, ни плантар-

ной коробки передач, характерных для современных автоматических трансмиссий. Основное сцепление в этой передаче его функции выполняет две электрические магнитно-порошковые муфты. Вместо плантарной коробки плантарная конструкция сцепления с косыми зубьями.

Принцип действия автоматической трансмиссии «Индрайв» ясен из схемы. Между приводным диском двигателя цилиндрическим колоколом коробки передач и коническим расположенным в нем другим колоколом, который связан в свою очередь с соответствующей передачей, имеется тонкий кольцеобразный воздушный щель, заполненный порошком из мягкого железа. Посредством расположенных в щели электромагнитов, которые получают питание от генератора двигателя, этот порошок намагничивается соответствующим воздушной силе тока и обеспечивает таким образом передачу усилий между обоями колоколами. Передаваемые усилия прогрессируют соответ-

МОТОЦИКЛ МЦ-125, МОДЕЛЬ 3

Популярный во многих странах мотоцикл МЦ-125, выпускаемый народным предприятием «Мотоциклетный завод Цшоу» в ГДР, был до сих пор извещен в двух модификациях — МЦ-125/1 и МЦ-125/2. Начиная с 1970 года с этих мотоциклами было выпущено более 200 000 мотоциклов, значительная часть которых пошла на экспорт.

В настоящее время на заводе начато серийное производство новой усовершенствованной модели мотоцикла с увеличенным индексом МЦ-125/3. Она представляет собой дальнейшее развитие технических идей, заложенных в конструкцию машины МЦ, но в то же время имеет много нового. Так, цилиндр двигателя (как и прежде, двухтактного) с кованым корпусом имеет новую форму, поршня значительно уменьшена, степень сжатия повышена до 8:1, усилено до 4-кратного прочность картера мотора. Все это привело к увеличению мощности двигателя и его крутящего момента.

При том же рабочем объеме (123 см³) и размерности (диаметр цилиндра 52 мм, ход поршня 58 мм) мощность двигателя теперь равна 6,5 л.с. при 5200 об/мин, а максимальный крутящий момент 0,95 кгм при 3500 об/мин.

На мотоцикле имеется многоскоростное масляное сцепление и новая четырехступенчатая коробка передач.

В связи с повышением мощности, а следовательно, и скорости мотоцикла (либо допустимой нагрузке на заднюю ось, так как мотоцикл имеет переднее седло) изменены размеры шин. Так, размеры заднего колеса увеличены с 2,75—19 до 3,00—19. Размеры переднего колеса остались без изменений (2,75—19).

Расширены также и крылья мотоцикла, которые теперь значительно лучше защищают водителя и седока от пыли и грязи при быстрой езде.

Мощность оставленного динамо постоянного тока доведена до 60 ватт; оно питает шестивольтовую батарею емкостью в 6 ампер-часов. Батарея размещена в нише переднего инструментального ящика с левой стороны (по ходу) машины.

Мотоцикл расходует от 3,3 до 4,1 литра топлива на 100 км пробега (в зависимости от характера движения) и развивает максимальную скорость 85 км/час. Вес мотоцикла с заправкой — 109 кг.

стственно росту силы тока при увеличении числа оборотов двигателя и уменьшению индуктивности катушки возбуждения. Когда порошок полностью намагничивается и обеспечивает прочное соединение магнитного поля, принимая на себя аккумулятор; расход тока в это время невелик.

В системе имеются две такие электромагнитные муфты. Когда приводное усилие становится выше или ниже потребного, специальные регулирующие реле мягко выключает другую электромагнитную муфту и выключает первую, либо посредством переключения тока цепи выключаются обе муфты вообще (холодный ход двигателя), так как порошок немедленно размагничивается. Базисным преимуществом магнитно-порошковой муфты является то, что они не имеют износа и не дают никаких потерь переда-

Французская фирма «Ситроен» опубликовала новые сведения о разработанной ею новой системе впрыска топлива, которой оборудованы 50 грузовиков, имеющих двигатели с рабочим объемом цилиндров 5 литров.

По этой системе бензин впрыскивается перед впускным клапаном через отверстие для каждого цилиндра сопла. Вместе со свежим воздухом смесь всасывается в цилиндры и лишь потом заводится в камеру сгорания в искровой форме.

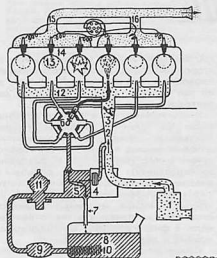
Особенность новой системы впрыска состоит не только в способе управления

процессом сгорания внутри цилиндра, но и в регулировании подвода топлива. Помимо изменения положения дроссельной заслонки предусматривается и раздельное поступление воздуха и топлива лишь перед впускными клапанами каждого его отгара. По всасывающему соплу подается не смешанное топливо, только чистый воздух, как и раньше.

Планируя работу новой системы вентилей схемы, топливо поступает через воздушный фильтр 1, впускной трубопровод 2 и форсунку 3, расположенную в отдельном цилиндре. Перед загоном по впускной трубе имеется насос Вентури.

Подвод топлива осуществляется из бака 8 через фильтр 9 насосом низкого давления 10 в насос высокого давления 11. Между раздельными системами подвода воздуха и топлива имеется дозирующий аппарат 4 с барометрической камерой 5, подключенной и впускной трубе (конструктивные подробности этого насоса не рассматриваются). Бензин подается сюда насосом высокого давления, причем дозирующий аппарат обеспечивает возникновение в бак издешего для процесса сгорания количества топлива (по трубе 7). Доля избытка топлива для впрыска, подается в распределитель 6 и оттуда по отдельным трубопроводам согласно порядку зажигания и соотношения 1:2.

Впрыск осуществляется не непрерывно, а в точном соответствии с порядком зажигания и отсрочкой соответствующих впускных клапанов. Впрыснутое перед впускным клапаном топливо перемещается при сжатии воздуха в искровой камере 13 и затем воспламеняется свечой 14. Обработанные газы выводятся по выпускным трубопроводам 15 и 16.



РЕЗИНОВАЯ ПОВЕДКА НА ПРИЦЕПЕ

Французская фирма «Кодар» выпустила конструкцию полуприцепа с резиновой подвеской, автоматически изменяющей поддресоривание соответственно нагрузке. Как видно на рисунке, подвеска осуществлена в виде длинной ресорной

пружины, в которой резиновые элементы размещены друг за другом между двумя плечами окружности, центры которых расставлены и выделены очень точно. При увеличении нагрузки резиновые элементы прилегают к опорной поверхности так, что складывается нагрузка, что обеспечивает мягкость работы.

Такая подвеска наиболее полно соответствует условиям движения задвижимыми частями переходящими от полной нагрузки до весьма малой; для выравнивания этих «перепадов» конструкторы найденная конструкция форма является весьма эффективной. Другим преимуществом новой подвески является возможность легкой замены отдельных резиновых элементов, без помощи ремонтной мастерской.

Применение подвески «Кодар» дает известное уменьшение веса прицепа; также вышесказанной прицепной конструкция с шасси, оборудованном описанной подвеской, весит при общей грузоподъемности 32 тонны всего 6600 кг.



ваемых усилий, поскольку силовое соединение у них обеспечивается без проскальзывания.

Таким образом, при применении передачи «Индифа» в автомобиле не требуется ни передачи сцепления, ни рычага переключения передачи. В этом процессе находится небольшая рычажок, который при обычной езде вообще не пользуется. Его лишь устанавливают в положение «N» (нейтраль), что необходимо для того, чтобы завести двигатель. После пуска двигателя рычажок устанавливается в положение «D» (движение), и автомобиль трогается с места при легком нажатии на педаль газа и снятии с ручного тормоза. Дальнейшее переключение передач осуществляется автоматически, соответственно оборотам двигателя, т. е. нежатию на педаль газа.

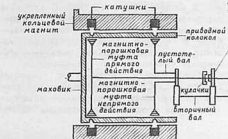
При снятии ноги с педали газа двигатель автоматически отсоединяется от трансмиссии.

Если хотят пользоваться двигателем для торможения автомобиля (на городских), то устанавливают рычажок в положение «L». В это же положение можно

устанавливать рычажок при стоянках автомобиля, для «страховки» ручного тормоза (наподобие того, как это делают обычные автомобили, оставаясь включенным рычаг переключения передачи).

Для движения задним ходом (при коротких выездах) в выключенном сцеплении осуществляется также автоматический рычажок устанавливается в соответствующее положение.

Описанный агрегат значительно легче



Новости
ЗАРУБЕЖНСИ
техники

МОТОРОЛЛОТ «БЕЛЛА-204»

Фирма «Кондипан» выпустила в 1960 году новую модель мотороллера «Белла», которая предусматривает как бы сочетание нескольких модификаций мотороллеров, выпускавшихся фирмой.

Модель «Белла-204» имеет двухтактный вертикальный двигатель с рабочим объемом цилиндров 198 см³ (диаметр цилиндра 64 мм, ход поршня 62 мм), развивающий мощность 13 л.с. при 3400 об/мин. Двигатель устанавливается с небольшим наклоном вперед. Первичная передача крутящего момента от двигателя на четырехступенчатую коробку передач осуществляется втулочной цепью и масляной ванне с передаточным числом 1,78. Сцепление многодисковое, также работает в масляной ванне. Передаточные числа коробки передач 3,14—1,96—1,40—1. Вторичная роликовая цепь соединена с кожухом и обеспечивает передачу на ведущее заднее колесо.

Рама мотороллера выкована из спаренных труб, представляющих собой жесткий хребтовый каркас, на который четырьмя болтами, расположенными под сиденьем, крепятся кузов. Сиденье откидывается в сторону на ремне. Это позволяет быстро осуществлять синтез кузова при техническом обслуживании и ремонте мотороллера, облегчая доступ к основным его агрегатам. Кроме того, в кузове имеются различные боковые вырезы, позволяющие выполнять внешнюю работу по регулировке и обслуживанию не снимая кузов.

Конструкция подвески допускает нагрузку мотороллера до двух человек, общим весом до 160 кг. Передняя подвеска выполнена в виде кинематического рычага с пружиной и масляным амортизатором; задняя подвеска представляет собой маятниковую вилку с амортизатором.

Дисковые колеса мотороллера снабжены колодочными тормозами с развитыми рабочими поверхностями (диаметр 150 мм, ширина 25 мм), обеспечивающими замедление до 7 м/сек². Размер шин колес одинаковый (3,50—13).

Максимальная скорость мотороллера «Белла-204» составляет 100 км/ч. Вес его с полным бензином (8,5 л) и инструментом равен 146 кг. Габаритные размеры: длина — 1920 мм, высота — 990 мм, ширина — 660 мм. Ваз — 13200 мм, высота сиденья от земли — 780 мм, наименьший просвет — 135 мм.

по весу, меньше по габаритам, проще и дешевле в изготовлении, чем гидротрансформаторы и гидродинамические передачи американского происхождения. Поскольку они к тому же обеспечивают более надежное и эффективное действие (без потерь на сопротивление сцеплению) и не повышают расход топлива, можно считать, что перед конструкторами открываются более широкие возможности применения автоматических сцеплений и передач в автомобилях среднего и малых классов.



Мотоцикл ФИС.

Летом прошлого года в нашей стране гостил польский конструктор и гощик Ромульд Ижевский, один из создателей специального мотоцикла ФИС для гонок по горячей дорожке. Он оказал советским спортсменам большую дружескую помощь.

Возвратившись на родину, т. Ижевский выступил в журнале «Мото» статьями, в которых высоко оценил мастерство наших гравеиков. По просьбе редакции, т. Ижевский написал нам об организации горячих гонок в ГИР поделился впечатлениями о своей поездке в СССР.



Создатели горячего мотоцикла ФИС тт. Ижевский и Федю.

„ЖУЖЕЛЬ“ В ПОЛЬШЕ

В 1953 году на одном из горячих трексов состоялось товарищеское состязание команд общества «Текстильщик» и общества «Сталь», к которому принадлежу и я. Наши гощики проиграли.

Именно после этого поражения мы вместе с механиком Федю решили создать мотоцикл, который, надежно обеспечивая успех наших спортсменов, мог бы конкурировать с импортными из Англии и Японии.

Через два года был готов первый мотоцикл для гонок на горячем треке. Тогда же гощик Назимек из общества «Гвардия» провел успешные ходовые испытания нового мотоцикла. После этого Центральный комитет Польского мотоциклетного союза в Варшаве заказал большую партию новых мотоциклов. Благодаря недорогим деталям, которые без больших затрат можно было изготовить в Польше, удалось наладить производство машин. В результате число секций спортсменов-гравеиков быстро возросло. Ныне соревнования по горячим гонкам проводятся у нас на 30 треках и собирают тысячи зрителей, так как пользуются особой популярностью. Наше детище ФИС (Федю, Ижевский, «Сталь») сейчас хорошо известно во многих странах, в том числе в СССР.

В Польше создано три лиги «гравеиков», в каждой из которых имеется 8 команд.

Встречи на горячих дорожках происходят у нас в течение всего спортивного сезона. Соревнования на первенство страны начинаются ранней весной. В перерыве между первой и второй половинкой соревнования проводится международные встречи, матчи между клубами, розыгрыш различных призов. Затем продолжаются состязания в лигах.

В течение года команды каждой лиги встречаются дважды: один раз на своем треке и второй раз на треке противника. При наличии восьми команд (по 6 человек в каждой) проводится четырехдневная встреча. У нас применяется очковая система командного зачета (победа дает два очка, ничья — одно). Если две команды получают одинаковое количество очков, то победитель выявляется по сумме очков, полученных в предварительных заездах. В результате такого подсчета определяется команда-победительница (чемпион страны).

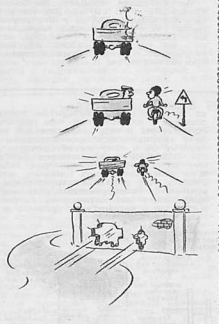
Команды первой лиги, занявшие два последних места (седьмое и восьмое), на следующий год соревнуются во второй лиге, а их места занимают коман-

ды, занявшие первое и второе места во второй лиге. По такому же принципу проводится пополнение третьей лиги, но из нее нельзя выбить, так как она является начальной.

У нас проводятся и личные соревнования на звание чемпиона страны: шестидесять четыре гощика — претендента на личное первенство (по годовой сумме очков, полученных в различных соревнованиях) начинают борьбу за участие в четвертьфинале в четырех городах одновременно. Тридцать два основных и четыре запасных гощика составляют за право участия в полуфинале. В финал попадают шестидесять основных и два запасных гощика.

Финал личного первенства проводится на треке той команды, которая в предыдущем году была чемпионом страны. Каждый гощик выступает пять раз в двадцати заездах, получая за первое место три очка, за второе — два, за третье — одно и за четвертое — ноль. Сумма полученных очков позволяет определить победителей. При равном количестве очков решающим является количество первых, вторых и т. д. мест. А при равенстве и этого показателя преимущество определяется по лучшему времени.

Юмор



Рисунки В. Костина по теме Б. и К. Соколовых.

И В СССР

Во время пребывания в Советском Союзе я присутствовал на первенстве СССР 1959 года в Уфе и видел соревнования на приз закрытия сезона в Ровно.

Очень сильное впечатление произвела на меня симпатия к горячим гонкам не только со стороны спортсменов, но и популярности их среди населения, особенно молодежи. Стадионы и мото треки, где проходят горячие гонки в СССР, всегда переполнены зрителями. В городе Ровно на следующий день после состязаний в местный автомотоклуб пришло много молодых людей, желавших записаться в секцию мотоспорта. То же мы наблюдали и в Уфе.

Меня восхищает, как быстро советские гощики осваивают нелегкую технику взятия старта и прохождения виража. Я видел, как спортсмены, впервые выступавшие в соревнованиях, с успехом конкурировали с опытными гощиками. В Польше таких спортсменов назвали бы «восходящими звездами жужеля».

Недостаточное количество горячих трексов в СССР и значительные расстояния между ними затрудняют развитие этого вида спорта. Концентрация машин

в одном месте (например, в Центральном автомотоклубе находится более 40 машин, тогда как на местах, где имеются треки, их не больше шести) не позволяет механику хорошо подготовить мотоциклы к соревнованиям. Этого можно избежать, если построить еще несколько горячих трексов и обеспечить их примерно равным количеством мотоциклов, закрепленных за спортсменами.

Хочу отметить некоторые организационные неполадки, которые были и у нас на первых этапах развития «жужеля». Это излишне большое количество людей, обслуживающих соревнования, несвоевременная заправка и выезд машин на старт. Самым крупным недочетом следует считать малое количество тренеров и соревнований.

Но я уверен, что с развитием горячего спорта в СССР все эти трудности будут преодолены. Успехи советских гощиков убедительно показывают, что недалеко время, когда этот спорт в СССР достигнет расцвета и наши гравеики внесут существенные изменения в таблицу розыгрыша первенства мира.

Р. ИЖЕВСКИЙ.

Жужду.

ИСПРАВИТЬ НЕТОЧНОСТИ

Автоматизмат выпустил «Учебник шофера второго класса», написанный в соответствии с действующими ныне программами.

Учебник состоит из трех разделов: «Автобильные эксплуатационные характеристики», «Устройство и техническое обслуживание автомобиля», «Эксплуатация автомобиля». При этом автором подчеркивается тщательность распределения материала довольно удачно. Она создает логическую взаимосвязь между разделами. Первый раздел написан в доступной форме и занимает всего 20 страниц. Второй раздел включает знания по вопросам «характеристике, работе и техническом обслуживании» новых марок отечественных автомобилей. И достояние автора, поскольку следует отметить такие порядки изложения — назначение, устройство, работа, а затем эксплуатация, обслуживание, дифференцированное по видам.

Авторам пришлось много поработать над тем, чтобы третий раздел — «Эксплуатация автомобиля», расположенный всего на 23 страницах и при этом исчерпывающе изложить программный материал.

Однако при переиздании книги следует обратить внимание и на ряд неточностей, которые допущены в учебнике. Приведем некоторые из них. Так, в 1-й главе — «Топливо» на стр. 7 описаны основные свойства бензина, его удельный вес и дается: «Сам по себе удельный вес не характеризует качества бензинов, однако, как правило, бензин с меньшим удельным весом обладает лучшей испаряемостью». Известно, что удельный вес является одним из основных физических свойств любого вещества и характеризует качество бензина, хотя бы потому, что влияет на испаряемость.

В главе 2-й — «Масла и смазки» на стр. 15 приводится определенное процесс регенерации масел — «регенерация маел — есть процесс восстановления первоначальных свойств отработанных масел после чего они могут быть использованы для смазки двигателей». Но это не совсем точно. Да и сами авторы через несколько строчек оговариваются: «...регенерация масла неполностью восстанавливает первоначальные свойства, регенерированное масло следует применять в смеси со свежим маслом». По нашему мнению, более правильно было бы дать определение: «регенерация маел — есть процесс частичного восстановления первоначальных свойств отработанных масел, после чего они могут быть использованы в смеси со свежим маслом».

В главе 3-й на стр. 22 абзац характеризуется как вещество, «обладающее высокой эластичностью».

В главе 5-й «Смазка питания» на стр. 64 указывается, что «Чем богаче смазка, содержащая менее 6 весовых ча-

стей воздуха на 1 весовую часть топлива, тем воспламеняется», а двумя строчками далее поясняется почему при этом смесь должна быть богатой с соотношением топлива и воздуха 1:3, 1:4, 1:5 и далее поясняется почему при этом необходима смесь состава 1:3, 1:4, 1:4. Но тут у курсантов обязательно возникнет вопрос: почему смесь состава 1:6 не воспламеняется, а смесь состава 1:3, 1:4, 1:4 должна воспламеняться? На этот же вопрос ответим: «При сгорании топлива на малых оборотах холодного хода указано, что «Во время работы двигателя на малых оборотах холодного хода смесь также должна быть богатой, но иметь несильно меньший, чем при пуске, избыток воздуха (1:3 см. «Техническое обслуживание», а больший, и не топлива, а воздуха».

В этой же главе на стр. 117 неадекватно отрегулировано следующее определение: «Когда скорость вращения вала двигателя начинает превышать до 2000 об/мин, центробежные силы возрастает».

На стр. 123 написано: «Нарушение регулировки центробежного регулятора оборотов», но не приведены причины, вызывающие нарушение регулировки, хотя по программе они должны изучаться курсантами.

При описании последовательности регулировки центробежного регулятора на малые обороты холодного хода ничего не сказано о снятии воздухоочистителя.

На стр. 124 имеется указание: «Из обоих фильтров (дизельного двигателя, — Б. Г.) сливают по 0,1 л топлива». Это справедливо лишь для фильтра грубой очистки, а из фильтра тонкой очистки сливают 0,2 л топлива.

На стр. 61 — «Электрооборудование» на стр. 128 дается понятие об электрической цепи, пригодное только для частного, редко встречающегося случая, когда в цепи имеются потребители разного типа: «Любой источник постоянного тока имеет два полюса: положительный (+) и отрицательный (-). Если эти полюсы соединить между собой проводником, то получится замкнутую электрическую цепь». Однако следовало бы дать общее определение электрической цепи.

На стр. 156 указывается: «Выпрямитель, выходящий из генератора (с переменного тона), почти не пропускает ток в направлении от аккумуляторной батареи и генератору, вследствие чего происходит реле обратного тона для соединения генератора с внешней цепью становится практически невозможным». Тут необходимо пояснить, что применение реле обратного тона не только невозможно, но и не нужно, так как его функции выполняет выпрямитель.

Несмотря на неточности, «Учебник шофера второго класса» является хорошим учебным пособием для самостоятельного занятия водителями.

Б. ГЕЛЬБЕРТ,
преподаватель учебного комбината
«Лавасавоттранс»

По страницам зарубежных журналов

«КОМПАКТНЫЕ» АВТОМОБИЛИ ВЫТЕСНЯЮТ «СУХОПУТНЫЕ ДРЕВНОУИ»

Последние дни прошлого года и первые недели нынешнего ознаменовались на автомобильном рынке США и в сенсационным открытием: уменьшение литража двигателей действительно является средством, позволяющим выиграть одну из актуальнейших технико-экономических проблем автомобильной индустрии.

Первым симптомом оказался итоговый баланс продаж автомобилей в течение 1957 года. Когда был подсчитан годовой итог, стало ясно, что в прошлом году выпал на долю выпущенного концерном «Дженерал Моторс» в 1958 году автомобилей с меньшим литражом двигателя (лишь от типичной для того времени продукции американских автозаводов было лишь то, что у него имелось меньшего литража и относительно меньше габаритные размеры кузова. Это означало, что в прошлом году «Компактные» «Рамблер», как его высокомерно называли в своем обзоре дотрейский журнал «Отomotif», продавались лучше, чем захудалый «Рамблер», как его высокомерно называли в своем обзоре дотрейский журнал «Отomotif», продавались лучше, чем пропалевшие «Плимуты», «Поинтанки» и «Олдсмобилы». По количеству проданных автомобилей (около 400 000) марку «Рамблер» опередила названная выше марка, вышла на третье место, сразу после «Форда» и «Шевроле». Сравнительно с 1958 годом производство автомобилей «Рамблер» почти удвоилось, тогда как в течение 1958 года автомобильной промышленности США надо было застыть. Это небывалый успех, который никак нельзя отнести за счет каких-либо особых конструктивных совершенств автомобиля «Рамблер».

Другим важным итогом является тот факт, что импорт на рынок европейских автомобилей в Европе достиг небывалого для США уровня: в 1959 году не менее 10 процентов европейского рынка европейских автомобилей составили автомобили, ввезенные из Франции, Англии и БРФ. Обороты продаж автомобилей на наших улицах, как завоеватели, сеют американский журнал «Мотор Кар».

Но еще более убедительно в пользу «малых литражей» говорит сводка о сбыте автомобилей в течение последнего полугодия 1960 года. Выпущенные в июле прошлого года «малые» «Компактные» автомобили (см. «За рулем» № 1) сразу же завоевали популярность и пользуются значительно большим спросом, чем обычный продукция автомобильных заводов. Число продаж автомобилей «Корвард» и «Форд-Фалкон» составило в январе от 9000 до 10 000 в неделю. До 10 000 автомобилей в неделю доведено производство «Рамблеров», а также модели «Ларин» на объединенных заводах «Дженерал Моторс». Если учесть, что общее производство автомобилей в США значительно сократилось из-за дефицита сырья, то последние данные 1959 года забастовки рабочих металлургической промышленности, то цифры выпуска «компактных» автомобилей — показатель выигрывает, что более выигрывает и приобретает еще больший удельный вес.

Если в «модельный год 1959» (т. е. в период между автомобильными выставками 1958 и 1959 годов) было выпущено 505 743 автомобиля «Рамблер», то к концу января 1960 года (т. е. за первый квартал нового «модельного года») общий объем продаж «компактных» автомобилей достиг 506 000. Как сообщает «Уолл-Стрит Джорнал», компактная модель «Форд» советует иметь в своем гараже 75 процентов всей продукции автомобильных заводов Доджа.

По последним данным, три основных автомобильных концерна в США, так называемая «Большая тройка», готовят новые модели «малых» автомобилей. Заводы Форда начнут в марте выпуск модели «Комета», которая является легкой «малой» моделью «Форд» (модель «Моторс» объявила о выпуске с июня 1960 года «компактного» автомобиля из семьи «Вьюнк». Осенью 1960 года отключится выпуск «малых» «Рамблер» открытым кузовом типа «мариолет».

Сообщается, что уже в 1960 году выпуск «малой» «Кометы» составит 23 процента от общего производства автомобилей в США.

А. А. Сайонин, Н. П. Плеханов, В. А. Черныгин. Авторизация. Москва, 1959.

«ИЖИЖИЖИ»

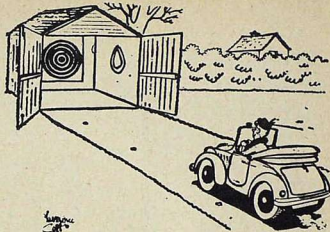
ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ,
ПОМЕЩЕННЫЕ В № 2 ЖУРНАЛА

4. При запуске системы окладки двигателя она начала вытекать из карбюратора потому, что водитель завернул один из болтов крепления головки блока (на стачке) в расщелину между блоком и шайбой. В результате торец болта выдавил гнущую стенку, отделяющую воздушный рубашку от картера, в результате впускного канала, который находится выше седла впускного клапана. Когда водитель обнаружил свою ошибку он установил вместо этого болта шпильку, крепящуюся к головке блока крутящейся для фильтра тонкой очистки. Таким образом, отверстие, образовавшееся в седле впускного канала, оказалось заделанным.

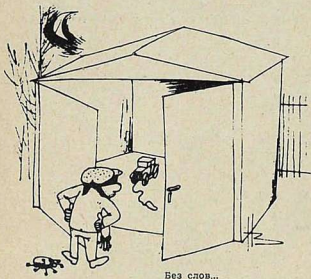
5. Провод, соединяющий корпус фары с массой мотоцикла, установлен для уменьшения сопротивления в цепи и для предупреждения повреждения подшипников переключателя стертая вследствие электродурости. При отсутствии провода соединяющего корпус фары с массой мотоцикла ток идет по цепи цепи, который при включении, например, дальнего света достигает 5—6 а. 6. Водитель слепнул левый индикаторный малязо вое соединения и трущиеся боковые поверхности колодок; после этого индикаторы легко центрируются и задание за тормозной барабан прекратилось.

Смех Разрешён

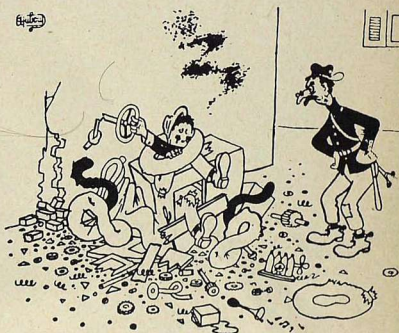
По страницам зарубежных журналов



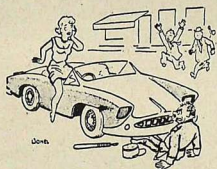
В помощь начинающему водителю.



Без слов...



Говорю вам, что здесь стоянка запрещена. Неужели не понимаете?



Со-сб

Ах, простите, господин инспектор, я приняла вас за обычного пешехода.

— Наша задача — стать бескамерными, выносливыми и не прокалываться...



Когда регулировщик увлекается боксом.





М а р т 1 9 6 0

За рулём

Группа молодых инженеров автозавода им. Лихачева разработала чертёж легкового автомобиля, который может быть построен своими руками. Это сын и крест. воспитанники детского дома № 19 за изготовлением «школьного автомобиля».

Фото Е. Тихонова