

Д е к а б р ь 1 9 6 0

За рулем

№ 12



Вы прочтете:

**ЗАВТРА НАШЕГО  
МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЯ**

**160 ТЫСЯЧ СТАРТУЮТ  
В СПАРТАКИАДЕ**

**СЕМЬ ДНЕЙ В АМК**

**НОВОЕ В ПРАВИЛАХ**

**ПРОГРАММУ НАДО  
ПЕРЕСМОТРЕТЬ**

**АВТОКРОСС В  
СТРИГИНСКОМ БОРУ**

**ВПЕРВЫЕ ГОРНАЯ ТРАССА**

**КАЛЕНДАРЬ ВСТРЕЧ  
1961 ГОДА**

**ИМ ВРУЧЕНЫ ЗОЛОТЫЕ  
МЕДАЛИ**

**ЧЕМПИОН СТРАНЫ**

**«ЦКЭБ-ЯВА» В ЧИСЛЕ  
ЛУЧШИХ МАШИН В МИРЕ**

**И. ПЛЕХАНОВ И  
Л. ДРОБЯЗКО — ГЕРОИ  
ГАРЕВЫХ БАТАЛИЙ ЗА  
РУБЕЖОМ**

**РАЗМЫШЛЯЯ НАД  
ИТОГАМИ НЕДАВНИХ  
СХВАТОК**

**ДЛЯ МОЛОДЫХ  
ВОДНОМОТОРНИКОВ**

**ВДОЛЬ БЕРЕГА ЭГЕЙСКОГО  
МОРЯ**

**КНИЖНАЯ ПОЛКА**

На первой странице обложки: на соревнованиях по автомобильному кроссу.

Фото В. Довгалло.



Укреплению братских связей между народами СССР и Чехословакии способствовала мотоэстафета «Москва—Ужгород», которая проводилась в связи с месячным чехословацко-советской дружбы. Ее маршрут проходил по местам исторических боев Великой Отечественной войны. На снимке: старт мотоэстафеты на Манежной площади в Москве.

Фото А. Золотарева.



С 1 января 1961 года вводится в жизнь единые правила уличного движения и новый ГОСТ на дорожно-сигнальные знаки (см. стр. 8—9). На многих магистралях уже закончилась установка новых знаков.

Фото А. Золотарева.

В Ужгороде проходило первенство страны по многодневным гонкам (см. стр. 14—15).

На снимке: чемпион СССР в классе до 500 см<sup>3</sup> мастер спорта Н. Соколов (№ 77) на трассе заключительных скоростных соревнований.

Фото В. Егоров.





# НОВОЕ В МОТОЦИКЛОСТРОЕНИИ

Беседы с работниками конструкторских бюро и мотозаводов.

## СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ И УНИФИКАЦИЯ

**В. РОГОЖИН,**  
начальник и главный конструктор  
ЦКБЭ мотоцикlostроения

«При нынешних объемах производства в СССР проведение экономической обоснованной специализации и кооперирования является жизненно неотложным делом». Эти слова из решения июльского Пленума ЦК КПСС целиком адресованы также и к нашей мотоциклетной промышленности.

СССР прочно занимает первое место в мире по количеству выпускаемых мотоциклов. Но перспективные планы идут гораздо дальше. Они рассчитаны на то, чтобы в недалеком будущем наша страна стала в ряд ведущих по производству мотоциклов на душу населения.

Специализация как раз и является главным направлением, на котором должна решаться эта задача.

При социалистическом плановом хозяйстве, где отсутствует конкуренция, нет никакой необходимости организовывать на одном предприятии производство мотоциклов нескольких моделей. У нас есть все возможности специализировать заводы на выпуске одного основного типа и тем самым резко поднять производительность труда при значительном снижении стоимости, ибо специализация открывает зеленую улицу комплексной автоматизации производства с широким применением поточных линий.

Сейчас уже немало сделано для специализации заводов: в Минске выпускается мотоцикл класса до 125 см<sup>3</sup> (он будет заменен моделью 250 см<sup>3</sup>), во Владимирском совхозхозе — до 175 см<sup>3</sup>, в Удмуртском до 350 см<sup>3</sup>, наконец, Ирбит и Киев изготавливают тяжелые мотоциклы.

Осуществлена специализация в производстве мотороллеров и мотовеселенцев, а также мелких серий спортивных и гоночных мотоциклов.

Рост мотоциклетного производства ставит на повестку дня вопрос о создании специализированных предприятий по выпуску запчастей, потребность в которых сейчас еще не удовлетворяется. Специализация производства определяет максимальную унификацию одноклассных узлов и деталей. Последнюю намечено провести по трем группам:

мотоциклы с двухтактными двигателями, силовая передача у которых осуществляется посредством втулочно-роликовой цепи;

мотоциклы с четырехтактным двигателем и карданным валом; уникальные гоночные машины.

Вот как, например, выглядит осуществляемая сейчас унификация двигателей по диаметрам цилиндров:

	Рабочий цилиндр в см	Число цилиндров	Диаметр цилиндра в мм	Код поршня в мм
Мотороллеры	200	1	62	66
"	175	1	62	58
Мотоциклы	350	2	62	58
"	175	1	62	58

Будет осуществлена унификация по поршневой группе мотоциклов ИЖ, «Ковровец» и мотороллеров «Вятка».

В новой модели «ИЖ-Юпитер» (до 350 см<sup>3</sup>) использован двухцилиндровый двигатель (объем каждого цилиндра — 175 см<sup>3</sup>), по конструкции аналогичный двигателю «Ковровец-175» и будущей модели мотороллера «Вятка-175».

По поршневой группе будут унифицированы и мотороллеры «Тула». Такая унификация облегчит снабжение потребителей запчастями.

В 1961—1962 годах Ирбитский и Киевский мотозаводы перейдут на выпуск единой унифицированной модели мотоцикла с рабочим объемом двигателя 650 см<sup>3</sup>. В новой конструкции будет обобщен опыт и лучшие достижения обеих предприятий.

Двигатель новой машины будет верхнеклапанным. Цилиндры могут изготов-

ливаться из различного материала, но они обязательно должны быть взаимозаменяемыми. В двигателе принята компоновка масляного, разработанная Киевским заводом. Она обеспечивает возможность отливки картера под давлением.

В целях повышения ремонтоспособности коленчатого вала в новых машинах он будет разъемным и с усиленным шатуном подшипником. В новом двигателе сохранен воздухоочиститель. Ирбитского завода, но дополнительно к нему будут сделаны закрылки для забора воздуха из зоны меньшей запыленности. Четырехступенчатая коробка передач усовершенствована механизмом запуска и переклюкания (последний будет закрытым).

В унифицированной модели намечено использовать раму с рычажной подвеской Киевского мотозавода. Задняя вилка с шарнирным соединением и усиленными амортизаторами (автомобильного типа) и передняя телескопическая вилка с пружинными передним щитком [типа М-62] тоже будут взаимозаменяемыми.

При размере шасси 4-17" торсионные барабаны с лабиринтным уплотнением будут иметь диаметр 203 мм и ширину колесной 35 мм. Диаметр оси колеса коляски — 20 мм.

Подвеска коляски и ее колеса будут такие же, как и в конструкции К-750.

Унификация моделей мотоциклов Ирбитского и Киевского заводов сделает их совершенно существующих, значительно облегчит эксплуатацию и ремонт.

## ПЛАСТМАССЫ НА СМЕНУ МЕТАЛЛУ

**Инженер Н. ПОЛЯКОВ,**  
начальник лаборатории стендовых испытаний ЦКБЭ

**В** нашу жизнь широко и властно входят новые материалы, рожденные современной химией. Без пластмасс, синтетических смол, искусственно-волокна немислимо сегодня развитие техники.

Для технического прогресса в мотоцикlostроении особую роль играют пластмассы. Трудно даже назвать все возможности их использования. Бензо-

баки и грязевые щитки, облицовка и защитные шорты карбюратора, рычаги, патрики, даже боковые коляски — все это можно делать из пластмасс.

С вводом в строй новых мощностей химической промышленности и увеличением производства синтетических материалов пластмассы все больше будут вытеснять металл из конструкций мотоциклов, мотороллеров, мопедов.

О том, какой это дает эффект, можно судить хотя бы по экспериментальному образцу киевского мотоцикла, многие детали которого сделаны из пластмассы. Он на 12 кг легче обычного ИЖ-56.

# НОВОЕ В МОТОЦИКЛО

Беседы с работниками конструкторских бюро и мотозаводов.

Не трудно подсчитать, какой выигрыш в скорости и проходимости получат машины при таком облегчении.

В текущем семилетии ижевские конструкторы намерены внедрить 70 пластмассовых деталей. Не меньше предполагается сделать в этом отношении и по мотоциклам «Ковровец», М-61, К-750.

Испытания новых материалов для мотоцикловостроения ведется в лаборатории стандартных испытаний ЦКЗБ. В процессе долгих исследований здесь был, например, выбран состав для дисков сцепления — пластмасса под индексом КФ-3. Она обладает высоким коэффициентом трения, большой износостойкостью и температуростойкостью до 800°. КФ-3, как принято у нас говорить, хорошо работает в сухой и масляной среде и хорошо передает крутящий момент.

Диски из этой пластмассы предполагается внедрить в конструкцию всех выпускаемых у нас мотоциклов и мотороллеров, в том числе и на тяжелых М-61 и К-750, где сейчас применяются прессованно-тканый материал, чрезвычайно трудоемкий в изготовлении. Для упрочнения пластмассовых дисков сцепления

Автомат для гальвано-хромирования.

предусматривается их армирование стальным кольцом.

Совместно с Всесоюзным институтом асбесто-технических изделий (ВНИИАТИ) лаборатория ведет поиски новых материалов для тормозных накладок и, кажется, небезуспешно. Уже прошел стандартные и частично дорожные испытания frictionный материал, предназначенный для мотоциклов и мотороллеров со стальными тормозными барабанами. По тормозным качествам он немного превосходит применяемый сейчас состав 6-КВ-10. У него и больший коэффициент трения и более высокая износостойкость.

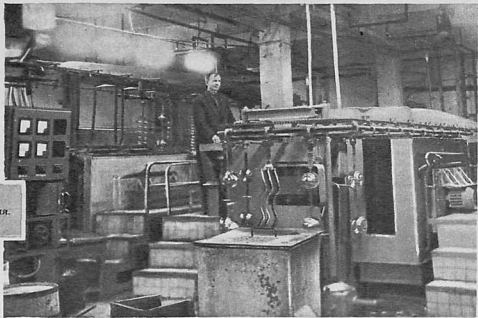
Новые эффективные frictionные материалы подобраны для ирбитских и ижевских машин, а также для гоночных мотоциклов.

Есть еще одна важная область применения новых материалов в мотоцикловостроении. Речь идет о моторезине. Потребители справедливо жалуются на низкое качество мотопокрышек. Уже сейчас для шин спортивных мотоциклов начали применять напроовый корд, обладающий несравненно большей эластичностью и прочностью, чем хлопчатобумажный. Недалеко время, когда и для всех дорожных мотоциклов станут выпускать такие покрышки. Срок их жизни будет в два раза выше, чем теперь.

Июк. В. ЧУНАЕВ

Мотоцикл «Ковровец» не нуждается в специальной аттестации. Он прочно вошел в наш быт и спорт и пользуется широкой известностью среди мотоциклистов.

В то же время мы отлично знаем, что от нас ждут более совершенных машин, причем в количестве, полностью удовлетворяющем запросы потребителей. К



этому направлены сейчас все усилия мотоцикловостроителей.

Планы нашего роста основаны не на расширении площадей и увеличении количества рабочих, а на широком внедрении новой техники, комплексной механизации и автоматизации производства. Читателям, вероятно, интересно узнать, что уже сделано и что намечается сделать в этом направлении.

Начнем с заготовительных цехов. Основная заготовительная база — литейное производство — за последнее время претерпела у нас серьезные изменения.

Усилия коллектива были направлены на комплексную механизацию участков литейного производства, на то, чтобы заготовки, выходящие из литейного цеха, требовали минимальной механической обработки, а в ряде случаев и вовсе в ней не нуждались.

Большие перспективы имеет освоение у нас литье по выплавляемым моделям. Чтобы получить отливку, ее модель делают из воскообразной смеси. После формовки модель выплавляют, а в форму заливают металл.

## АВТОМАТЫ ВХОДЯТ

С первого взгляда, эта технология может показаться очень простой. На самом деле комплексно механизированный процесс литья по выплавляемым моделям — это сложная технологическая линия. Она включает модельное отделение со шприц-прессами и елочным транспортером, сушильную камеру, пескопысы и обмачивные ванны, прокаточные печи с толкающими транспортерами и заливающую площадку с индукционными печами. Линия заканчивает-

ся охладительной камерой и аппаратами для вибрационной выбки деталей. В том же цехе освоено литье мелких деталей под давлением. Внедряется и созданная на заводе кокильная машина для отливки поршней мотоциклов.

Все эти нововведения дали большую экономию, резко сократили затраты ручного труда в литейном производстве и, что особенно важно, улучшили качество литья, а следовательно, и надежность машин.

А вот другой заготовительный цех — кузнечный. До недавнего времени самым узким местом здесь была транспортировка заготовок и изделий, требовавшая больших затрат ручного труда. Сегодня в кузнице между печами, молотами и обрешивными прессами «трудятся» транспортеры и подъемники. Нашим планом предусмотрена полная механизация кузнечного производства. В цехе смонтирована комплексная технологическая линия, включающая 1600-тонный ковочный пресс, 160-тонный обрешивный пресс, конвейерную печь для нормализации и дробирующую очистную установку. Линия еще больше повысит про-



# СТРОЕНИЯ

## В ЦЕХИ

изводительность труда в кузнечном цехе.

За последнее время у нас стали широко применять нагрев токами высокой частоты, и скоро вся номенклатура заготовок, выходящих со штамповочных молотов, будет идти с индукционным нагревом.

Читателям журнала небезынтересно познакомиться с участком порошковой металлургии, имеющей большое будущее. Здесь внедрено прессование семи металлокерамических деталей мотоцикла, ранее изготовлявшихся из бронзы. В ближайшее время внедрятся металлокерамические силовые детали сложной конфигурации (типа шестерен, звездочек и т. п.). В стадии внедрения находится также изготовленная из металлокерамики ведущая передняя зубчатка передачи, которая успешно прошла ходовые испытания.

Автоматизация находит самое широкое применение в механических цехах.

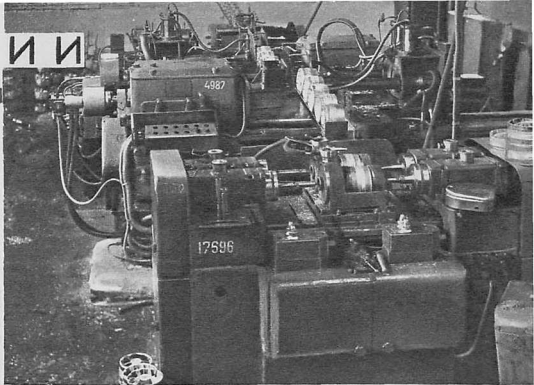
Автоматизация технологических процессов проводится здесь в нескольких направлениях: создание агрегатных станков; внедрение быстродействующих пневматических приспособлений и пневмомолостеров; модернизация оборудования и переход на автоматический и полуавтоматический циклы; создание автоматических поточных линий.

В цехах уже работает свыше 400 автоматических и полуавтоматических станков с программным управлением. Много новых автоматов разрабатывают сейчас заводские конструкторы. Серьезной модернизации был подвергнут станочный парк прежних лет. Большинство токарных станков снабжено теперь грузочувствительными приспособлениями магазинного типа, в основу автоматизации положен принцип электронно-пневматического действия.

Создание нового и модернизация старого оборудования направлены на сокращение вспомогательного времени, повышение скоростей и точности обработки деталей. За последнее время производительность станочного оборудования поднялась в 2—3 раза. Не особенно значительный эффект должны дать автоматические линии, где автоматы и агрегаты соединены транспортными цепочками.

Мы уже приступили к созданию таких линий. Спроектированы, изготовлены и внедрены две полуавтоматические линии по обработке ступицы. Освещается автоматическая линия обработки трубы передней вилки. Полностью автоматизировано производство мотоциклетного крепежа (винты, гайки, шпильки, болты).

Настоящую техническую революцию произвела на производстве автоматизация и механизация гальванических процессов. Гальвано-участок прежде был одним из самых отсталых. Теперь он оснащен автоматами, разработанными



Полуавтоматическая линия для механической обработки ступиц колес.

на нашем предприятии. Большой интерес представляет автомат колесного типа для цинкования. Его длина около 12 метров, а высота — почти 3 метра. Автомат имеет 34 виннипластовых колокола, куда загружаются свыше 500 кг деталей. Все операции (кроме загрузки) автоматизированы, поэтому агрегат обслуживает всего один человек. Процесс цинкования длится около двух часов. Двухслойное покрытие (медь—никель) и хромирование деталей также выполняются автоматами.

Большие перемены произошли за последнее время на участке окраски

мотоциклов. Ручные операции по окраске деталей нитроэмалью заменены механизированным процессом окраски в электростатическом поле с помощью распыления и терморрадиационной сушки.

Процесс пескоструйной очистки деталей под лаковые покрытия теперь полностью производится в созданных у нас автоматах для травления, обезжиривания и фосфатирования.

Автоматизация — магистральная дорога технического прогресса. По этой дороге и идут сейчас строители «кворцов».

## ЭЛЕКТРОПРИБОРЫ СТАНУТ ЛУЧШЕ

Инж. И. КАЗАНСКИЙ

Электроборудование должно отвечать требованиям современных конструкций мотоциклов и обеспечивать их надежную эксплуатацию.

Что же предполагается сделать по улучшению систем и приборов освещения?

Владельцев коворовских и ижневских мотоциклов, наверно, обрадует, что сейчас идет большая работа по модернизации генератора переменного тока. Цель ее — увеличить мощность на освещение и облегчить запуск (благодаря более сильной искре).

Ижевские конструкторы трудятся над созданием генератора переменного тока для двухцилиндровых двигателей.

В НИИ автотрибров разработана более совершенная схема электроборудования для тяжелых мотоциклов, предусматривающая использование со-

вершено новых по конструкции электротрибров. Сейчас изготовлены опытные образцы и начаты их испытания.

В лаборатории электроборудования ЦКБ5 мотоцикlostроения с помощью несложной модернизации удалось повысить мощность магдино на 80 проц, вследствие чего значительно улучшились световые характеристики фары.

В ближайшем время должен быть внедрен новый двухступенчатый регулятор напряжения, что облегчит эксплуатацию «Тулъ».

Институтам и конструкторским бюро предстоит еще многое сделать в области создания новой мотоциклетной электроаппаратуры, применения новых материалов в электротриборах, снижения их веса, уменьшения габаритов.

Более внимательно должны относиться к нуждам мотоциклетной промышленности и заводы. По их вине затвигивается изготовление ламп с жареной ватной нитью, обеспечивающих яркий, но не ослепляющий свет.

# Мы - СЕРЕДНЯЧКИ

„...до лучших организаций  
нам еще далеко, но и в  
проих не числимся...“

Такие рассуждения нам не раз приходилось слышать от работников ДОСААФ Кировской области. Повторил их в общении и председатель обкома Общества В. А. Чепрасов.

У сотрудников областного ГАИ на этот счет свое мнение.

— Действительно, — замечает начальник ГАИ И. М. Царьков, — «по валу», если можно употребить этот производственный термин, все как будто бы благополучно. А вот о качестве судите сами: средний балл выпускников курсов

ДОСААФ колеблется от 3,2 до 3,6, а госэкзамены с первого раза в прошлом году сдали всего 41, а в нынешнем — 56 процентов курсантов.

Почему же лишь половина обучаемых сдает экзамены с первого захода, а остальным приходится делать несколько попыток, почему так низок итоговый балл выпускников? Ответ на эти вопросы могло дать только детальное изучение учебно-методической работы в автомотоклубах и на курсах первичных организаций ДОСААФ области.

## «ВАЛ» И БАЛЛ

Начали мы, естественно, с областного автомотоклуба — своего рода центра подготовки водительских кадров. Учтась здесь городские жители и приезжие из районов. Большинство окончило 7—9 классов. Занимаются курсанты с интересом, хотя учиться и одновременно работать — нелегко. Это знают все, все понимаем. Однако далеко не везде задумываются над тем, как создать для курсантов более или менее благоприятные условия.

Правильно поступают там, где постоянно поддерживают связь с предпринимателями, добиваются, чтобы будущие шоферы работали в вечерние смены, а утро отдавали учебе. К сожалению, об этом еще не задумывались руководители Кировского областного АМК.

Клуб — это в основном три небольших учебных класса в полуподвальном помещении — узких, темных. В них после трудового дня будущие шоферы проводят по несколько часов — слушают объяснения преподавателей, составляют конспекты.

Тесное помещение не позволяет полностью использовать наглядные пособия на уроках, сгруппировав их по темам для самостоятельной работы курсантов. Большое неудобство вызывает также отдаленность клуба от учебных мастерских и гаража. В процессе занятий курсантам приходится перевозить из одного места в другое на учебных автомобилях.

В классах, где учащиеся приобретают практические навыки, имеется необходимый слесарный инструмент, станки, узлы и агрегаты автомобилей. Однако и проведение сборочно-разборочных и слесарных работ мешают малые размеры помещения.

То, что сказано об областном АМК, целиком относится и к районным автомотоклубам.

Нельзя утверждать, что руководители областной организации ДОСААФ не стараются выправить положение. По их инициативе в областном комитете КПСС рассматривался вопрос о подготовке технических специалистов для народного хозяйства и оказании помощи организациям ДОСААФ в создании и расширении учебно-материальной базы. Были приняты важные решения. Нужно настойчивее добиваться их осуществления, и тогда проблема размещения учебных помещений ДОСААФ перестанет быть тормозом повышения качества подготовки водителей в области.

## В СОБСТВЕННОМ СОКУ

Кировский автомотоклуб полностью укомплектован инструкторско-преподавательским составом, имеющим, как правило, специальное техническое образование и опыт преподавательской деятельности. Учебной частью клуба руководит Григорий Иванович Веретук. Еще в 1939 году он окончил автотракторный техникум и с тех пор не расстается с любимым делом. Аккуратный, подтянутый, требовательный, Григорий Иванович пользуется глубоким уважением преподавателей и курсантов.

В образцовом порядке у него учебная документация. Четко спланирована работа каждого преподавателя и инструктора. Разработаны технологические карты сборочно-разборочных работ. Весторонне продумано использование автомобильного парка.

Десяти лет готовит шоферов старейшая преподавательница клуба Любовь Дмитриевна Крестьянинова. Мы побыва-

ли на ее уроках. Это было в самом начале учебного года, когда в группах еще не сложился дружный коллектив и преподавателю работать было особенно трудно.

Приятно было наблюдать, как легко овладевает Л. Д. Крестьянинова классом. Вероятно, причина этого в максимальной простоте, доходчивости изложения. Объяснения, опрос, сила объяснения. Весь урок шел на приглушенных, мы бы сказали «интимных» нотах. И тем не менее, даже людям, искушенным в автоделе было бы интересно заново услышать ее объяснения процессов сгорания топлива, наблюдать за демонстрацией образования горючей смеси на разборном стенде-макете простейшего карбюратора.

Совсем иные приемы у молодого преподавателя Александра Андреевича Афанасьева. Его урок проходит как бы в непрерывной беседе с курсантами. Обращаясь к аудитории в ходе объяснения, четкие рисунки на доске, которые быстро набрасывает преподаватель, помогли ему обойтись без использования наглядных пособий. В скобках заметил, что класс, в котором шел урок по правилам уличного движения, к началу учебного года оказался совершенно необорудованным из-за задержки с ремонтом.

Квалифицированно ведут уроки преподаватели и в других группах.

В то время, когда в классах идут занятия, по городу осторожно движутся автомобили с предостерегающей надписью «учебная». Ими управляют курсанты АМК. У каждого инструктора по вождению есть фотосъемки маршрута, где отмечено, в каком месте курсант должен отработать то или иное упражнение. Воспитатели клубов уже знают, где приоткрыть автомобиль, где перейти на прямую передачу, где остановиться, по какой стороне закончить прием, направить все внимание на выполнение отработываемого упражнения. Наличие строго спланированных маршрутов дает возможность руководителям АМК контролировать работу инструкторского состава.

На занятиях по сборочно-разборочным работам каждому курсанту выдается технологическая карта. Она помогает ориентироваться в последовательности разборки и сборки двигателя, заднего моста и других агрегатов.

Организация сборочно-разборочных работ с использованием карт полностью себя оправдала. Такие карты разрабатываются сейчас во многих автомотоклубах ДОСААФ — да лучше, где хуже. Возникает вопрос: не пора ли учебному отделу Управления технической подготовки ЦК ДОСААФ на основании проделанной в клубах работы подготовить к печати типовые технологические карты?

Но не только технологическими картами могут оказать помощь работникам периферии сотрудники этого отдела.

Как бы ни были опыты преподавателей, как бы хорошо они владели методикой, но и им необходимо постоянно учиться, совершенствовать свои знания и навыки. В каждом клубе по-своему стараются восполнить этот пробел. В Кировском АМК составлен подробный план методической работы. Перед началом учебного года проводятся семинары преподавателей и инструкторов. Методическая работа идет и в течение все-

го цикла обучения. С этой целью проводятся показательные и открытые уроки. Показательные уроки проводят ведущий учебной частью и лучшие преподаватели, открытые — в порядке очередности — весь педагогический коллектив. Достоинства и недостатки этих уроков тщательно анализируются на методических совещаниях.

И все-таки наша методическая работа не приносит полного удовлетворения, — говорят преподаватели. — А происходит это потому, что мы как бы варимся в собственном соку. Ведь что греха таить, мы не знаем, как налажен учебно-воспитательный процесс в лучших клубах страны. А знать нам это необходимо, так как общеобразовательный уровень курсантов с каждым годом возрастает, естественно, повышаются и их требования.

С этим мнением нельзя не согласиться. Разве не полезно было бы хоть изредка проводить зональные и курсовые совещания по обмену опытом, где слово предоставлялось бы лучшим преподавателям, ведущим учебной частью, работникам Училища технической подготовки ЦК ДОСААФ!

Для преподавателей общеобразовательных школ, техникумов и институтов организованы методические кабинеты, преподавательский состав этих учебных заведений периодически повышает свою квалификацию. В нашем же Обществе это не практикуется. Больше того, когда существовавший учебный отдел Центрального автомотоклуба сейчас вообще упразднен.

Преподавательский состав городских, областных и республиканских автомотоклубов хорошо ли, плохо ли, но все-таки учится. А как же повышают свои методические навыки преподаватели курсов шоферов при первичных организациях ДОСААФ! Насчитывая инструкторов и преподавателей в Кировской области (да только ли в ней!) полностью представлены сами себе.

Мы предвидим возражение. Мол, сейчас к преподавально-инструкторской работе допускаются только лица, имеющие специальное техническое образование, опыт практической работы и сдавшие экзамены в Госавтоинспекцию. Но ведь каждому известно, что одно дело самому знать правила уличного движения, устройство автомобиля, умело управлять им, другое — логично и доходчиво излагать материал слушателям, добиться, чтобы все курсанты успешно отвечали на вопросы членов квалификационной комиссии, без перекладеваний получали удостоверения водителей.

Есть и еще одна проблема, которая тревожит работников автомотоклубов. Казалось бы, штаты укомплектованы полностью, преподаватели подобраны знающие, и нет оснований для тревоги. Однако вот любопытное наблюдение: только двое из преподавателей областного АМК работают здесь по несколько лет. Остальные пришли в ДОСААФ в первой половине нынешнего года. И у руководителей клуба нет уверенности, что пробудут они здесь долго. Причина проста, и мы должны назвать ее открыто. В учебных заведениях министерств и ведомств, где готовят кадры шоферов, ставки преподавально-инструкторского состава выше, чем в учебных заведениях добровольного Общества, хотя обучение проходит по одной и той же программе. Такое несоответствие в оплатах ведет к

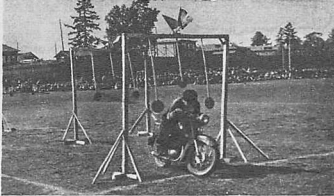


Активист добровольного Общества И. М. Котов разрешивает афиши в первичной организации вагонного депо.

Шофер В. Лагунов имеет второй спортивный разряд по автомобильному спорту. Он лучше всех на соревнованиях выполнял упражнения по фигурному вождению автомобиля.



Фото К. ВАТЛЕЦОВА.



Большой интерес вызвала у жителей поселка Белая Холмушка встреча мотоциклистов. Успешно преодолели все препятствия на мотоцикле К-125 А. Широкин.

Спортсмен первичной организации ДОСААФ Кировского южно-обувиного комбината М. Ариданов первоначально в соревнованиях по фигурному вождению мотоциклов.



текучести кадров и, следовательно, также отрицательно сказывается на качестве подготовки курсантов.

#### НЕТ, ЭТО ЕЩЕ НЕ АВТОМОТОКЛУБЫ!

Обычно АМК группируют вокруг себя сотни автомобилистов, ведут пропаганду технических знаний среди членов Общества, спортивную работу с молодежью. Клубы Кировской области, к сожалению, еще не стали клубами. Правильнее было бы назвать их курсами по подготовке шоферов.

Вызвано это тем, что в своей повседневной работе клубы не опираются на общественность. В большинстве из них

даже не созданы советы клуба, а там, где они есть, — они не работают.

Нет совета, не слышно голоса общественности, например, в Слободском автомотоклубе. Редко сюда заходят владельцы автомобилей, мотоциклов. Да, попросту говоря, их здесь и не ждут. Как бы оправдываясь, начальник клуба ссылается на то, что в области еще мало автомобилей индивидуального пользования. Но разве членами АМК не могут стать сотни шоферов-профессионалов, тысячи мотоциклистов? Разве им не интересно было бы послушать содержательную лекцию о новинках советской автомобильной и мотоциклетной промышленности, беседы о различных ав-



томтосоревнованиях, побывать на консультации по новым правилам уличного движения или по вопросам эксплуатации автомобилей в сложных условиях?

Сейчас общественность принимает самое активное участие в борьбе за безопасность движения. Общественные автоспекторы дежурят на магистралях и улицах, бывают в гаражах, помогают работникам ГАИ в работе технического состояния транспорта. Однако, когда мы спросили начальника Кировского АМК П. И. Соколова, какое участие принимают члены клуба в работе народных дружин, — он только пожал плечами. Не участвуют в этом важном деле и другие клубы области.

Как показывает опыт ведущих АМК страны, один из путей привлечения автолюбителей в члены клуба, приближения их к спортивной и общественной работе, — открытие хозрасчетных мастерских. Но и эта проблема в области не решена. А необходимость в таких мастерских, несомненно, есть. В том же Слободском районе более восьмистот владельцев мотоциклов. Чтобы зарядить аккумулятор, они вынуждены ездить в областной центр, обращаться в автозаправки, чтобы в порядке исключения им сделали услугу.

Недоучастие роли общественности, повсеместной пропаганды технических знаний среди населения привело к тому, что в области, по существу, нет ни одного работоспособного самодельного автомотоклуба. Был такой клуб на меховой фабрике «Белка» в Слободском районе. Здесь годовали мотоциклистов, шоферов, проводили внефабричные соревнования. Сейчас он развалился. Началось с того, что клуб лишили помещений. Все наглядные пособия были переданы районному комитету ДОСААФ. Продолжает жить на фабрике лишь мотоциклетная секция. Руководитель его страстный кроссист, механик по транспорту Михаил Усов. На собственных машинах участвовали в уличной «Белки» областных соревнованиях, на которых старлет Юрий Бушмелев завоевал звание чемпиона области по кроссу.

— У нас на фабрике есть активисты, — говорит Михаил Усов. — Есть кому готовить шоферов, мотоциклистов, придут и желающие овладеть техническими специальностями, заниматься мотоспортом. Если нам помогут, мы сможем возродить свой клуб.

#### «СПОРТ У НАС ЛЮБИТ»

Нельзя сказать, что в области не проводятся соревнования, нет любителей померяться силами со спортсменами других районов и даже областей. Таких много, но, как правило, выражаются сами спортсмены, «се это «пешие гонимки».

Не созданы необходимые условия для работы мотоциклетной секции и в областном АМК. В распоряжении спортсмена нет ни подходящего помещения, ни необходимых мотоциклов.

В Управлении МТО ЦК ДОСААФ СССР мы ознакомились с заявками Кировской области на 1960—1961 годы. Просрочена в два года подача заявки. Область мало просит спортивных машин и запасных частей к ним. Как правило, требовали эти полностью удовлетворяются. Так, в заявке на 1959 год значилось всего 3 мотоцикла. Они были отгружены.

Руководители как областного, так и

районных АМК ссылаются на отсутствие средств. В какой-то степени это верно. Но есть в стране клубы, которые изыскивают эти средства семи путем организации хозрасчетных мастерских, курсов по подготовке водителей, проведения платных соревнований.

Сделаны первые шаги в этом направлении и в Кирове. В областном центре были проведены мотогонки на ипподроме, которые полностью окупились за счет средств, вырученных от продажи билетов. Платные соревнования состоялись также и в Советском районе. Видимо, кто смелее идет этим путем, чаще организовывать интересные спортивные встречи на основе самоокупаемости, развивать хозрасчет.

Следует подчеркнуть, что не все проблемы развития спорта можно решить в рамках одного предприятия. Допустим, что в Кировские спортсмены в самое ближайшее время получат необходимое количество спортивных мотоциклов, запасных частей, помещений для занятий секций. Но ни в областном, ни в районном клубе нет спортивных тренеров. Их подготовка должна быть налажена в централизованном порядке.

Существенным problem в спортивной работе ДОСААФ Кировской области яв-

ляется то, что здесь не уделяют никакого внимания автомоделизму. При Кировском АМК до сих пор даже нет автомодельной секции.

Спорт у нас любит, — такую фразу мы не раз слышали от руководящих работников обкома ДОСААФ. Однако состояние спортивной работы в области красноречиво свидетельствует о том, что со стороны самих руководителей любовь эта носит пока чисто платонический характер.

Середнячки — это очень распространённое и многокочное племя. Их не всегда ругают, но зато никогда и не хвалят.

Мы видели, что скрывается за «средним уровнем» в Кировской области.

От товарища Чапарова, от актива нашей патристической организации зависит, сумеет ли Кировская область войти в число лучших или так и будет плестись в середнячках. Да, плестись. Ведь в нашем советском понимании середняк — это почти то же, что и отстающий.

Ю. БЕХТЕРЕВ,  
Г. РУДАНОВ.

## Что волнует НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

### «НУЖНА ПОДКОВА — ПОКУПАЙ ЖЕРЕБЦА»

Среди писем, поступающих в редакцию, часто встречается жалобы одинакового содержания. Может показаться, что автор их один и тот же человек. Но приходят они из разных мест, написаны разными почерками. А содержание — все то же — о торговле запасными частями к мотоциклам.

Старший мотоциклист нашей страны семидесятирехлетний А. Крайнев пишет: «С резной положеное, прямо говорю, отчаянное. Уже пять лет меня возят две камеры, они совершенно истерлись, покрыты бесконечными следами вулканизации, но заменить их нечем. Не лучше и с запасными частями. Только из-за отсутствия в продаже ценных зубчаток мне пришлось покупать новое колесо: из-за отсутствия дисков сцепления и поршней, а вынужден снять двигатель К-125 и заменить его новым двигателем К-58. Если бы все это можно было приобрести, весь ремонт обошелся бы в сто рублей, а пришлось потратить тысячу.

Оставшись у меня двигатель и заднее колесо, способные после незначительного ремонта пройти десятки тысяч километров, лежат мертвым грузом. Вот уже пятый год почти ежедневно я объезжаю все города и поселки в радиусе двухсот километров от Фрунзе, но нигде — в универмагах, спецмагазинах и сельмагах — обнаружить нужные мне запчасти не могу. По слухам, они изредка бывают, но приобрести их удается лишь немногим счастливым. Я пишу Вам в надежде, что мой голос, древнего из горючего мотоциклиста, тронет тех, кто ведает снабжением резной и запчастями. Ибо для большинства из нас мотоцикл — не предмет роскоши, а единственный и необходимый вид повседневного транспорта».

Письмо том. Крайневу пришло из далекой Киргизии. Может быть, в других районах дело обстоит иначе? Но вот письмо из Ленинграда. Словно сговорившись с Крайневым, В. Кузьмин нам пишет:

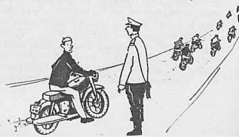
«У моего мотороллера лопнул ободок фары, стоимостью в пять рублей. В продаже найти его не удалось. Гудский завод выслать ободок отказался, база Польшотора адресовала мое претензию на завод. Круг замкнулся и мне пришлось купить за сорок рублей фару в сборе. То же самое произошло и с тросами. За прошлое лето у меня сломалось четыре троса, сломалось бы, может, и больше, но не найди их нигде, я два месяца ездил без переднего тормоза».

Я думаю, что готовые тросы изло продовать не в сборе, а по отдельности — оболочку и трос, как провод. Сколько тросов нужно — столько и покупай. Это создаст большие удобства для покупателя. А самое главное — нужно прекратить торговлю абсолютно всеми запчастями в сборе. Этот «сбор» никому не нужен. А то получается так: нужна подкова — покупай жеребца, нужное колесо — покупай телегу. Эта странная тенденция в торговле запасными частями может быть и удобна для торгующих организаций, но слишком дорога для трудящихся».

Таковы два письма. Но их можно привести гораздо больше, и все они говорят о том, что в торговле запчастями следует, наконец, навести настоящий порядок.

Рис. Л. Рейсфельда

— Это что, мотогонки?  
— Нет. В раймаг пополнились запчасти.



## НЕ УСТАРЕЛА ЛИ ПРОГРАММА?

**А**нализ существующих программ по подготовке шоферов приводит к выводу, что в отрасли хозяйства, где используются наиболее совершенные машины, существует наиболее примитивная, много лет не изменявшаяся система подготовки и переподготовки водителей.

При рассмотрении этой системы становится очевидным «стехинимовский» подход к построению учебных планов и программ обучения шоферов III класса и повышения их квалификации на II и I классы.

В чем состоят недостатки такого подхода? Прежде всего в отсутствии четкой связи и преемственности в обучении водителей. Объем знаний, требуемый при подготовке шоферов III класса, очень незначительно повышается в программах обучения шоферов II, а затем и I класса по всем дисциплинам. Разница заключается в том, что при подготовке шоферов III класса ограничиваются изучением конструкции автомобиля М-21, ГАЗ-51 и ЗИЛ-164, а для шоферов II и I класса добавляется ознакомление с конструкциями автомобилей МЗМА-407, МАЗ-209, ЯАЗ-210, ЗИЛ-158 и ЗИЛ-127.

Повышение квалификации и получение высшего класса, как правило, не отражается на производительности труда водителей, изменяется лишь величина надбавки к зарплате. Это объясняется тем, что водитель автомобиля, по существу, выполняет одну и ту же работу независимо от того, какой класс ему присвоен — III или I.

Правильно ли это?

На наш взгляд, критериями повышения квалификации могут быть только уровень знаний о научных основах автомобильной техники и уровень навыков по отдельным ее отраслям. Во всех других отраслях производства уже давно приняты эти критерии оценки квалификации работников. Настала пора ввести их и на автомобильном транспорте.

Почему устаревшая система подготовки кадров уживается здесь? По одной простой причине: она не помогает, но и не мешает жизни автотранспортных предприятий. Ее терпят, хотя и понимают ее неадекватность.

Представьте себе токаря, который три года подряд изучал бы одно и то же: устройство станка. Его взгляд повисла бы с 5 до 7, хотя существование его умения и знания не возросло. На производстве забыть тревогу, так как токарь 7 разряда должен стоять на голову выше токаря 5 разряда, выполнять задания, требующие более высокой квалификации.

И только при обучении водителей снова и снова штудировать примитивный описательный курс устройства автомобилей, часто не имеющий отношения к производственной работе. Ведь не секрет, что иной раз шофер-любитель умеет водить автомобиль лучше шофера I класса.

Недостатки в существующей системе подготовки особенно ярко сказываются

в тех случаях, когда водитель сталкивается с необходимостью выявить неполадки в работе автомобиля, проанализировать их причины и устранить неисправности, когда перед водителем стоят задачи повышения производительности труда, улучшения транспортного процесса.

Мы считаем, что задача методистов и преподавателей состоит в том, чтобы вооружить шофера такой системой знаний и навыков, которая помогла бы ему ориентироваться в различных по сложности условиях работы. Для этого нужно, чтобы главным направлением в работе методистов было определение необходимых этапов в подготовке водителей. В связи с этим вызывает сомнение существующая система трех классов. Может быть, было бы целесообразно иметь две категории водительской квалификации (шофер-профессионал и шофер I класса) и несколько категорий шоферов-механиков с различными уклонами (по двигателям, по электрооборудованию, по системам питания дизелей), так как универсальная подготовка на автотранспорте уже становится невозможной.

Такое дифференцирование в системе подготовки позволит получить достаточное количество шоферов для обслуживания автомобилей на массовых перевозках и необходимое их число для вождения автобусов, санитарных, пожарных машин, требующих от водителя более высокой квалификации, а также специалистов по отраслям автомобильно-ремонтного производства, необходимых в крупных городах автохозяйствах.

В подготовке шоферов-профессионалов основное место должно занимать изучение общих принципов устройства и действия автомобильных механизмов, а главное — приобретение практических навыков по вождению автомобиля.

Вместе с изучением устройства автомобилей водителей-профессионалов необходимо вооружить системой технических знаний, научить читать чертежи и схемы, а также пользоваться технической лите-

ратурой и документацией. Это создаст известные предпосылки к дальнейшему повышению их общеобразовательного и профессионального уровня.

На заключительном этапе подготовки шофера-профессионала должны быть изучены основные сведения об эксплуатации автомобилей, включая техническое обслуживание, текущий ремонт и правила безопасного вождения.

Водитель-профессионал, имеющий определенный производственный стаж и общеобразовательную подготовку, может повысить свою квалификацию и получить специальность шофера I класса. В содержание подготовки шофера I класса должно входить главным образом изучение элементов теории. Это создаст необходимые условия для предвидения поведения автомобиля в усложненной обстановке и предопределит безопасной работы водителя на автомобилях, требующих высокой квалификации.

Другим, существенным элементом в подготовке водителей I класса должно быть изучение особенностей конструкции как специальных автомобилей, так и их новых моделей. Завершением курса может явиться изучение производственных методов организации перевозок грузов и пассажиров, а также рациональных методов проведения технического обслуживания, текущего и среднего ремонта.

Шофер I класса может продолжать повышение своей производственной квалификации, получая последовательно специальности автомеханика по различным отраслям автомобильного ремонтного производства.

Уровень знаний автомеханика должен определяться исчерпывающими сведениями по конструкции, техническому обслуживанию и ремонту (включая капитальный) определенной группы механизмов и приборов автомобиля (питание, электрооборудование, двигатель, силовая передача, ходовая часть и т. д.).

Автомеханик, кроме того, должен знать экономику работы автохозяйства и уметь руководить работой отдельных его служб и бригад.

Шофер I класса, желающий получить специальность автомеханика, должен иметь высокий общеобразовательный уровень и соответствующий производственный стаж.

В предлагаемой системе подготовки водителей может быть предусмотрена также организация периодических краткосрочных курсов для ознакомления водителей с новыми моделями машин, марками эксплуатационных материалов, методами использования производственного оборудования и т. п.

Мы надеемся, что творческая дискуссия по высказанным выше соображениям позволит найти наилучшие решения.

**В. БЕСПАЛКО,**  
кандидат педагогических наук;  
**Б. ГЕЛЬБУРГ,**  
инженер НИИ производственного  
обучения.

*По слобдам неопубликованных писем*

### КУРСАНТЫ ПОЛУЧАЮТ ПРАВА

Группа досафовецев из Верхне-Мамонского района Воронежской области написала в редакцию «Плохой подготовки шоферов в первичных организациях района».

В ответ на запрос редакции председателя районного обкома ДОСААФ тов. Уварченко сообщали, что факты, приведенные в письме, обоснованы предвидением областного комитета оборонного Общества. Президиум отметил, что в Верхне-Мамонском районе без разрешения обкома было организовано шесть курсов по подготовке шоферов третьего класса. При их создании председателем районного комитета ДОСААФ тов. Борщова были допущены серьезные ошибки, в результате которых курсанты не получили знания в полном объеме учебной программы.

Президиум обзавел тов. Борщова создать для работы курсов нормальные условия с тем, чтобы программа обучения шоферов была полностью закончена в 1969 году.

# Новые правила движения

**С** первого января 1961 года вводятся в действие единые Правила уличного движения по улицам и дорогам Союза ССР.

При разработке Правил были учтены многочисленные пожелания, замечания и предложения работников автомобильных хозяйств, шоферов, мастеров автослужебных станций, работников государственных институтов, министерств, ведомств и общественных организаций, а также условия международной конвенции о дорожном движении.

Введение единых Правил движения не только даст возможность создать более благоприятные условия для работы автомобильного транспорта, но и позволит значительно лучше обеспечить безопасность его движения. Помимо этого, появятся новые возможности для повышения качества подготовки шоферов, устранения препятствий в создании стабильных учебных пособий и т. д.

Издававшиеся ранее в союзных и автономных республиках, краях и областях правила уличного движения имели существенные недостатки. Нередко ими не оправданно ограничивалась скорость движения не только в городах, но и на загородных дорогах.

Новыми правилами скорость движения на загородных дорогах не ограничивается. Она будет выбираться самими водителями в зависимости от состояния и профиля дороги, ширины проезжей части, обзорности и видимости, конструкции транспортного средства, действий других водителей и поведения окружающих лиц.

В городах и населенных пунктах скорость движения ограничивается для легковых автомобилей до 60 километров в час, а для других транспортных средств до 50 километров в час. Вместе с этим исполкомам городских Советов депутатов трудящихся предоставляется право вводить ограничения движения путем установки соответствующих дорожно-сигнальных знаков.

Пересмотрен перечень условий, при которых скорость движения не должна превышать 20 километров в час (при проезде мимо шестая, в местах сползания пешеходов, при гололеде, в условиях плохой видимости, при буксировке посредством гибкого связывающего приспособления, при возвращении в гараж по технической неисправности и т. д.).

Унифицирована световорная сигнализация. В световоры предусматривается введение дополнительных секций, что позволяет организовывать движение даже на самых сложных перекрестках.

Большое значение в правилах придается вопросам организации движения. И это не случайно. Практика показывает, что там, где этому вопросу уделяется должное внимание, создаются более благоприятные условия для обеспечения безопасности движения, снижается дорожно-транспортных происшествий.

Руководители транспортных, промышленных, строительных, дорожных и других организаций и учреждений будут обязаны согласовывать с Госавтоинспек-

Полковник А. АНИСИМОВ,  
начальник ГАИ РСФСР

цией проекты строительства и реконструкции автомобильных дорог, искусственных сооружений и городских проездов, подъездных путей, сопрягающихся с улицами и дорогами общего пользования, маршруты трамвая, троллейбусов и автобусов, их остановочные пункты и стоянки такси, организацию, реконструкцию, ремонт и ликвидацию железнодорожных переездов. Все это, безусловно, позволит более правильно и четко организовать движение транспорта и пешеходов в городах, населенных пунктах и на автомобильных дорогах.

Неоценимую помощь органам милиции оказывают силы общественности. Поэтому в правилах движения указывается, что водители, пешеходы и пассажиры обязаны выполнять требования не только работников милиции, но и общественных автомобильных инспекторов.

Правила повышают ответственность водителя, пассажира и пешехода, во время которых произошла задержка движения, создавалась опасная обстановка или возникло дорожно-транспортное происшествие. За последствия своего проступка они отвечают в соответствии с законом.

Борьба за безопасность движения — это прежде всего проявление заботы о человеке, о сохранении его жизни и здоровья. Это отражено в специальном параграфе, который разрешает перевозить людей на грузовых автомобилях только шоферам I и II классов и, как исключение, водителям III класса, безупречно работающим в течение последних двух лет. Кроме того, на каждый автомобиль должно быть выделено двое старших, отвечающих наряду с водителем за безопасность людей; один из них должен находиться в кузове, а другой в кабине автомобиля. Фамилии старших должны быть записаны в путевом листе.

Анализ дорожно-транспортных происшествий показывает, что значительная часть их происходит из-за технической неисправности транспорта. Поэтому вышесказанные требования к их техническому состоянию и внешнему виду. Например, норматив эффективности действий тормозов разработан с учетом требований, предъявляемых к автомобилям, находящимся в эксплуатации, а не к новым автомобилям, как это было прежде. В число нормативов включено замедление, которое более объективно характеризует состояние тормозов.

Правилами предусматривается, что с 1 января 1962 года будут допускаться к эксплуатации автомобили всех типов, троллейбусы и трамваи без световых или механических указателей поворота, а также автомобильные двухосные прицепы, не оборудованные тормозами.

Упорядочен вопрос и с размещением опознавательных знаков и надписей. Например, трафарет — цифры и буквы номерного знака на грузовых автомобилях и прицепах к ним будут наноситься только на одном заднем борту.

В целях повышения безопасности движения на автомобилях, мотоциклах, мотороллерах и мотоциклах, которым управляют водители со стажем менее одного года, спереди и сзади должны быть установлены щитки с изображением знака «Прочие опасности». Если автомобиль переоборудован на ручное управление — щитки с буквой «Р».

Сейчас на улицах многих городов, а также на дорогах с интенсивным движением транспортных средств нередко можно увидеть новые дорожно-сигнальные знаки.

Сравнительно небольшой срок прошел с момента введения нового стандарта на дорожно-сигнальные знаки и установки на автомобильных магистралях Москва — Ленинград, Москва — Минск, Москва — Харьков, однако дисциплина движения на них заметно улучшилась. Дело в том, что в новом стандарте увеличено количество знаков, главным образом за счет расшифровки старых, а

НАШИ ИНТЕРВЬЮ



— Я уже давно знаком с новыми правилами движения, досконально изучил их и теперь жду, когда они будут введены в действие, — говорит работник ОРУДА старшина П. Ф. Жильцов. — Права и обязанности водителей и пешеходов в них сформулированы более четко, чем в издававшихся ранее. Мне бы хотелось, чтобы после введения новых правил водители ездили без нарушений. Правила дают им для этого все возможности, так как целиком построены на доверии к водителю. Оправдайте это доверие, товарищи шоферы и мотоциклисты!



# В жизни

это позволяет более точно информировать водителей о характере препятствий или опасности на дороге. Вместе с тем большинство знаков имеют также символические изображения, которые дают возможность водителям легко ориентироваться в окружающей обстановке. Появились новые знаки.

Знак «Проезд без остановки запрещен» устанавливается в местах выездов на магистральные улицы и дороги с интенсивным движением транспорта, где из-за лихачества нередко имели место дорожные происшествия. Объявляя водителя сделать остановку, знак будет способствовать предотвращению дорожно-транспортных происшествий.

Вновь введены указательные знаки — «Пункт медицинской помощи», «Пункт технического обслуживания», «Телефон», «Бензозаправочная станция», «Лагерь автотуристов», о которых уже сейчас одобрительно отзываются водители.

Перед переходом на единые Правила в автохозяйства проведена большая подготовительная работа. Например, Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР на места, в автохозяйства АССР, краев и областей в централизованном порядке было направлено необходимое количество экземпляров правил уличного движения, а также дано указание об организации изучения с водителями и инженерно-техническим составом. Аналогичные указания направлены по линии Министерства сельского хозяйства РСФСР и других ведомств.

Проведены соответствующие мероприятия по линии Государственной автомобильной инспекции Управления милиции МВД РСФСР.

В частности, работники ГАИ Москвы провели семинары по новым правилам в автобазах и таксопарках столицы. Нельзя не выразить чувства удовлетворения тем, что шоферы быстро усвоили изменения в правилах и односторонне подчеркивали, что новые правила принесут большое облегчение в их работе.

Подобные же семинары проведены и во многих других городах.

— Мы, автолюбители, кочевой радостью — говорит О. М. Тепловский. Нас встретят и на автострасе Москва—Симферополь, и в Закарпатье, и на серпантинх Крыма.

Во время поездки в отпуск летом этого года я обратил внимание на новые дорожно-сигнальные знаки — они тогда только еще появились на шоссейных магистралях. Были средние и обгонные. Это — очень полезные знаки. Теперь нам, водителям, уже не придется спорить с работниками милиции: проехал зону действия знака или нет.



Сейчас изучение новых правил в автомобильных хозяйствах в основном заканчивается. Однако сделано еще далеко не все. Пока, например, в торговую сеть направлено только 700 тысяч экземпляров правил движения, а требуется гораздо больше.

В долгу перед автотранспортниками оказался «Автотрансиздат». По плану до конца года он должен был выпустить миллион экземпляров правил движения, фактически же вышло около 600 тысяч. Издательство «Московская правда» тоже выдало лишь часть тиража. Задерживается выпуск учебников, наглядных пособий, плакатов, которые крайне необходимы. Все это, естественно, создает трудности в изучении единых Правил движения в местах.

Издательствам необходимо принять меры к тому, чтобы в кратчайший срок обеспечили потребность населения в правилах уличного движения, в учебниках и учебно-наглядных пособиях. Вместе с тем руководителям автохозяйств, автомотоклубов ДОСААФ нельзя ограничиваться разовым изучением правил движения. Для того чтобы добиться четких знаний, нужно последовательно вести работу по разъяснению этого важного документа путем проведения бесед, консультаций, установки красочных панно, стендов и витрин.



— Что ни область, то и новые добавления в правила движения. С таким положением, о чем я упоминал в работе, часто приходилось сталкиваться нам, дальнерейсовикам, — сказал водитель рефрижератора Григорий Илья Логинов из автобазы № 6 Глазговостротранса. — Такое обилие правил очень затрудняло труд шоферов, особенно тех, кому, как мне, то и дело приходится ездить через южные области Украины. Уверен, что введение в действие новых правил облегчит нашу работу.

## НАШИ ИНТЕРВЬЮ

— Моя «Ява» развивает скорость свыше ста километров в час. И откровенно говоря, раньше я нередко «давал ей волю» даже в черте города. Понятно, что почти всегда это было связано с немалым риском: ведь я мог сбить пешехода или сам совершить аварию, — признается Олег Сцяцкино, студент МАДИ. — После выхода в свет новых правил этим моим «слабкам» заниматься придется положить конец: ведь правила ограничивают скорость транспорта в черте города до 50 км/час. Это и лучше: спокойней и за других и за себя.

— Я, как и другие водители, одобряю выход в свет единых Правил движения, — подчеркивает шофер самосвала Варвара Николаевна Захарова. — Раньше в правилах было много разночтений даже по таким принципиальным вопросам, как подача звуковых сигналов, порядок движения автотранспорта в зоне трамвайных остановок и т. д. Сейчас этому пришел конец.

— В этом году территория нашей столицы разрослась почти вдвое, — говорит член бригады коммунистического труда шофер В. А. Овинников. — Увеличилось число проездов, значительно возросла интенсивность движения. Управлять автомобилем в условиях сложного переплетения московских улиц становится все сложнее и сложнее.



Новые правила, по моему мнению, будут большим подспорьем для нас, водителей. Ведь в них не осталось места для разногласий между инспекторами ОРУДа и шоферами. Строго соблюдению этих правил поможет водителям повисеть производительность труда, работать без аварий.

## НАШИ ИНТЕРВЬЮ



# У П О Я Д О Ч Е Н А

## Зарплата большинства работников автомобильного

Коммунистическая партия и Советское правительство неустойно заботятся о дальнейшем развитии автомобильного транспорта, расширении сети шоссеиных дорог.

Из года в год автомобильный парк пополняется новыми высокопроизводительными автомобилями и дорожными машинами отечественного производства. Строятся новые маражи, профилактории и ремонтные зоны, оснащенные необходимым оборудованием и средствами механизации. За семилетие в 2,8 раза увеличилась протяженность шоссеиных дорог с усовершенствованным покрытием. Улучшаются жилищные и культурно-бытовые условия автотранспортников и строителей дорог.

В соответствии с решениями XXI съезда КПСС упорядочивается заработная плата работников автомобильного транспорта и шоссеиных дорог. Это распространяется на работников всех предприятий и организаций автомобильного транспорта и шоссеиных дорог независимо от их ведомственной подчиненности, а также на работников автомобильных школ, курсов, училищ, комбинатов по подготовке и повышению квалификации шоферов и других работ-

ников автомобильного транспорта и шоссеиных дорог. Новые условия оплаты труда вводятся в действие с IV квартала этого года по IV квартал 1961 года министерствами и ведомствами СССР и союзных республик, союзными, краевыми, областными, московским и ленинградским горисполкомами по согласованию с соответствующими профсоюзными органами.

### ОПЛАТА ТРУДА ШОФЕРОВ

В основу новых условий оплаты труда шоферов ашло Положение, утвержденное в 1958 году. Следует отметить, что при этом повышаются месячные тарифные ставки водителей, работающих на грузовых автомобилях малой грузоподъемности, на автобусах и легковых машинах.

Грузовые автомобили, имеющие в народном хозяйстве, подразделены по оплате труда шоферов на три группы: первая — бортовые, вторая — автомобили-самосвалы, автофургоны, автоцистерны, рефрижераторы, газобаллонные, технической помощи, автомобили для перевозки кирпича пакетами, автомобили с пожарным и другим оборудованием, а также тягачи с прицепами и полуприцепами. В третью группу включены цементовозы, газогенераторные автомобили, асенизационные, легнетопельные, автомобили по вывозке нечистот.

Для шоферов III класса грузовых автомобилей устанавливаются следующие месячные ставки (таблица 1).

Для шоферов, работающих на грузовых автомобилях, как правило, устанавливается сдельная система оплаты труда за тонну перевезенного груза и за тонна-километр. В отдельных случаях администрация может ввести повременную и повременно-премиальную систему.

Оплата труда шоферов-сдельщиков, работающих на автомобилях с прицепами, производится за все выработанные тонна-километры и перевезенные тонны груза, по расценкам, установленным для автомобилей без прицепа.

На централизованных перевозках и перевозках грузов, требующих особого внимания, шоферам за совмещение обязанностей агента (экспедитора) по приемке и сдаче производится доплата в размере до 20 проц. фактического заработка. Эта сумма начисляется по прямому сдельным расценкам (для сдельщиков) или из соответствующей части месячной ставки за отработанное время на линии (для повременщиков).

Для водителей автомобилей технической помощи и передежвизных мастеровских за совмещение профессий ремонтных рабочих устанавливается доплата в размере от 10 до 20 проц. месячной тарифной ставки.

Шоферам разрешается выполнять обязанности грузчика с оплатой по сдельным расценкам, установленным для грузчиков.

Руководителям предприятий и организаций по согласованию с соответствующими комитетами профсоюза разрешается вводить премирование шоферов грузовых автомобилей, занятых перевозками грузов на открытых горных и вскрышных работах; на добыче угля, негудронных материалов, огнеупорного сырья, флюсов и закладочных материалов для основного производства угольной, сланцевой, металлургической и химической промышленности, на вывозке угольного шлама из шлакохвостойки, древесины, на лесозаготовках, на перевозке семя, взрывчатых и радиоактивных веществ, а также на особо ответственных работах при перевозке грузов в ограниченные сроки.

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

Для шоферов II класса (водителей автобусов) устанавливаются такие месячные тарифные ставки:

Таблица 2

Вместимость автобусов (по числу мест в салоне, включая водителя и стояния)	Месячные тарифные ставки (в рублях) при работе	
	с прицепом	без прицепа
до 40 (вкл.)	925	800
от 40 до 60	1050	900
свыше 60	1175	1000
двухэтажные автобусы	—	1175

Оплата водителей автобусов типа ЗИЛ-154, ЗИЛ-129, ЗИЛ-127, междугородных типа «Икар» производится по ставкам, установленным для шоферов, работающих на автобусах с числом мест свыше 60.

Для шоферов III класса, управляющих легковыми автомобилями вместимостью до 5 мест (включая и место шофера), тарифная ставка установлена в размере 580 рублей в месяц; и свыше 5 мест, а также на автомобилях типа ГАЗ-69 с прицепом — 680 рублей в месяц.

Шоферам II класса, работающим на автомобилях скорой медицинской помощи и на легковых пожарных оперативных автомобилях вместимостью до 5 мест (включая место шофера), установлена ставка в размере 700 рублей и свыше 5 мест (легковые) и санитарные автомобили типа УАЗ-450-А и ПАЗ-653 в размере 825 рублей в месяц.

Для водителей автоцистерн и мотороллеров — 550 рублей в месяц.

На автобусах регулярных линий пассажирского сообщения, а том числе заезных, и на маршрутных такси за каждый рейс, совершенный по расписанию, шоферам выплачивается премия в размере 20 проц. части месячной тарифной ставки, принятаясь за дневной рейс. В автохозяйствах Москвы и Ленинграда, а также на отдельных междугородных линиях пассажирского сообщения водителям автобусов эта премия будет выплачиваться в размере от 30 до 50 проц. Водителям автобусов и маршрутных

Таблица 1

Группы автомобилей и их грузоподъемность,*			Месячные тарифные ставки (в рублях)
I	II	III	
до 1,5 т	до 0,5 т	—	580
от 1,5 до 3 т	от 0,5 до 1,5 т	—	630
от 3 до 5 т	от 1,5 до 3 т	до 1,5 т	700
от 5 до 10 т	от 3 до 5 т (самосвалы от 3 до 4,5 т)	от 1,5 до 3 т	800
от 10 до 15 т	от 5 до 10 т (самосвалы от 4,5 до 8 т)	от 3 до 5 т	975
от 15 до 20 т	от 10 до 15 т (самосвалы от 8 до 10 т)	от 5 до 8 т	1200
Свыше 20 т	Свыше 15 т (самосвалы свыше 10 т)	свыше 8 т	1100

\* При расчетах вышший показатель грузоподъемности берется включительно.

Тоннаж автомобилей II и III групп (кроме самосвалов и тягачей) установлен в зависимости от грузоподъемности автомобилей, на шасси которых они смонтированы. На тягачах — в зависимости от суммарной грузоподъемности прицепа или полуприцепа. На автоприцепках — по техническому паспорту.

Для автомобилей, имеющих различную грузоподъемность (по шоссе и грунту) в зависимости от вышней грузоподъемности. Если автомобиль по технической характеристике можно отнести к различным группам, тарифная ставка водителю устанавливается по вышней группе. Полугрузовые автомобили типа «Икар» относятся к бортовым.



# О П Л А Т Т Р У Д А

транспорта и шоссейных дорог повышается

такси за каждый процент перевыполнения месячного плана выручки устанавливается премия в размере 1,5 проц. соответствующей части месячной тарифной ставки за отработанное время на линии.

Шоферам автобусов, совмещающим обязанности кондуктора, доплачивается 3 проц. от суммы проданных билетов.

При работе на грузовых и легковых такси (за исключением каршеринговых) за выполнение месячного плана выручки выплачивается 10 проц. премиальных, а на грузовых таксомоторах с прицепами — 20 проц. Кроме того, за каждый процент перевыполнения месячного плана выручки добавляется по 2 проц. соответствующей части месячной тарифной ставки за отработанные время на линии.

За экономию бензина и других видов топлива ежемесячно выплачивается премия в размере 30 проц., а рабочим, занятым регулировкой двигателей, до 3 проц. стоимости сэкономленного топлива.

При перепробеге шир сверх нормы водителям выплачивается премия в размере 20 проц., а рабочим, непосредственно участвующим в достижении экономии, — до 5 проц. от суммы полученной экономии.

Положением предусмотрена выплата премии за перевыполнение межремонтных пробегов автомобилей: шоферам в размере 16 проц., а ремонтным рабочим — до 4 проц. от суммы экономии амортизационных отчислений.

Как и прежде, водителям будет выплачиваться надбавка за классность к тарифным ставкам:

шоферам II класса, работающим на грузовых и легковых автомобилях, — 10 проц. и шоферам I класса — 25 проц.; шоферам I класса, работающим на автобусах, а также на автомобилях скорой медицинской помощи и пожарных оперативных, — 15 проц.

Для водителей автомобильных экспедиций и изыскательских партий, может быть, по согласованию с областным (городским, краевым, республиканским) комитетом профсоюза, установлен ненормированный рабочий день с доплатой от 15 до 25 проц. соответствующей части месячной тарифной ставки за отработанное время.

Водителям автохозяйств Москвы и Ленинграда тарифные ставки повышаются на 10 проц.

В автохозяйствах, расположенных в районах Крайнего Севера, Дальнего Востока, в степных, засушливых, высокогорных и других районах с тяжелыми климатическими условиями, для шоферов и всех остальных работников установлены надбавки (районные коэффициенты) к заработной плате.

## О П Л А Т Т Р У Д А РАБОЧИМ, ЗАНЯТЫМ ТЕХНИЧЕСКИМ ОБСЛУЖИВАНИЕМ И РЕМОНТОМ

Новым Положением установлена единая шестирядная тарифная сетка с часовыми тарифными ставками при семисотчасовом рабочем дне (таблица 3).

По сделанной системе оплаты труда, как правило, будут оплачиваться только рабочие, занятые капитальным ремонтом автомобилей, дорожных машин и изготовленные детали для сдачи на склад. Разрешается по тарифным ставкам сдельщиков оплачивать труд рабочих-повременщиков, непосредственно занятых на работах по техническому обслуживанию и эксплуатационному ремонту автомобилей, дорожных машин, тракторов и прицепов.

Для рабочих с повременной оплатой труда руководителям предприятий по согласованию с соответствующими профсоюзными организациями разрешается устанавливать премиальные системы оплаты труда.

Рабочие-повременщики, занятые техническим обслуживанием и эксплуатационным ремонтом автомобилей, будут премироваться за обеспечение выполнения и перевыполнения заданий по выпуску на линию техники исправных автомобилей и прицепов, за качественное и своевременное выполнение работ, гарантирующих пробег подвижного состава до очередного технического обслуживания. Эта премия будет исчисляться бригаде ремонтных рабочих ежедневно за автомобили, полностью отработавшие время на линии и не имевшие нарушений графика работы. Размер премии установлен в зависимости от класса автомобиля и продолжительности его работы на линии.

Рабочим, занятым ежедневным обслуживанием автомобилей и дорожных машин, а также подсобным рабочим разрешается выплачивать премию в размере от 10 до 25 проц. их тарифной ставки.

Положением разрешается производить доплату бригадирам из числа рабочих, не освобожденным от основной работы, следующих размеров: при составе бригады от 5 до 10 человек — 10 проц., свыше 10 чел. — 15 проц. тарифной ставки.

Оплата труда трактористов (машинистов) автомобильных хозяйств и рабочих дорожно-эксплуатационных организаций, занятых на строительстве и ремонте дорог, мостов и искусственных сооружений будет производиться по тарифным ставкам, установленным для рабочих в строительстве.

Для ремонтников, занятых на работах по содержанию дорог, мостов и искусственных сооружений I класса, установлена ставка в размере 600 рублей, а II класса — 550 рублей в месяц. Их заработная плата увеличивается более чем в полтора раза.

## О П Л А Т Т Р У Д А РУКОВОДЯЩИХ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ

Положением установлены новые должностные оклады для руководящих, инженерно-технических работников, служащих и младшего обслуживающего персонала предприятий и организаций автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

Автомобильные хозяйства по оплате труда руководящих и инженерно-технических работников распределяются на пять групп в зависимости от количества автомобилей в работе в одну смену. К I-й группе относятся автохозяйства, имеющие общую численность автомобилей свыше 800 единиц, ко II-й — от 501 до 800, ко III-й — от 251 до 500, ко IV-й от 101 до 250 и к V-й — от 50 до 100 автомобилей.

При этом ставки руководителей автохозяйств увеличатся от 1100 до 2100 руб. в месяц; главных инженеров от 1000 до 1900, начальников отделов — эксплуатационного и производственно-технического — от 1100 до 1500, начальников гаражей от 900 до 1400, главных механиков и начальников мастерских от 1100 до 1400.

Автомобильные колонны по оплате труда начальников, старших механиков и механиков распределяются на три группы в зависимости от количества автомобилей. К третьей группе относятся автоколонны с количеством от 35 до 75 автомобилей, ко второй — от 76 до 100 и к первой — свыше 100 автомобилей. При этом начальники колонн получают соответственно от 1100 до 1300, старшие механики от 900 до 1200, механики — от 800 — до 1100 руб.

Введенное с 1 октября 1959 года Положением о премировании инженерно-технических работников и служащих автомобильных хозяйств, производственных управлений и трестов сохраняет свое действие и после перехода на новые условия оплаты труда.

Значительно повышаются ставки и (Продолжить см. на стр. 16).

Таблица 3.

Вид работы	Разряды и почасовая оплата (в рублях и копейках)					
	I	II	III	IV	V	VI
Для повременщиков, занятых на работах с нормальными условиями труда	2-63	2-97	3-39	3-80	4-52	5-26
Для сдельщиков, занятых на работах с нормальными условиями, и повременщиков, занятых на горячих, тяжелых работах, и работах с вредными условиями труда	3-05	3-45	3-93	4-51	5-25	6-10
Для сдельщиков, занятых на горячих, тяжелых работах и на работах с вредными условиями труда	3-50	3-95	4-51	5-18	6-02	7-00



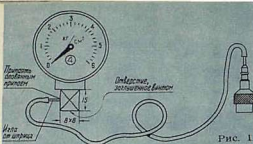


Рис. 1

Наша мотоавтомобиль, к сожалению, не включают в комплект инструмента, прилагаемого к мотоциклам, шинный манометр. Поэтому владельцы мотоцикла обычно приходится определять давление в шинах «на глаз».

Прибор для замера давления, предлагаемый нами, сравнительно прост и может быть изготовлен каждым мотоциклистом. Для этого необходимы: малогабаритный манометр с круглым циферблатом, рассчитанный на давление 4 или 6 кг/см<sup>2</sup> (класс его точности должен быть не менее 4); латунная или медная трубочка длиной 20—25 мм с внутренним диаметром 2,0—2,5 мм (ее можно взять от пульверизатора); игла № 6 или № 7 от медицинского шприца «Рекорд», с которой следует удалить никель; кусок (0,6 м) однопроволочного монтажного провода в хлорвиниловой изоляции (диаметр 2 мм) и колпачок вентильной камеры шины.

Переделка манометра показана на рис. 1. На месте резьбы по длине 15 мм выпиливают квадрат 8×8 мм. В боковой его части просверливают отверстие диаметром 1,1 мм до соединения с центральным каналом манометра. В отверстие впаивают иглу от шприца скошенным концом внутрь. После пайки половину иглы вместе с коническим наконечником (канюлей) отпиливают. В центральном канале манометра делают резьбу 3×0,5 на 3—4 нитки. Затем сюда до отказа ввертывают предварительно смоченный в нитрокраке винт. Выступающую из манометра часть винта спиливают заподлицо.

Латунную трубочку с одного конца расширяют вдоль лобзиком на длину 4—5 мм (рис. 2), в образовавшуюся прозесть вставляют кусочек белой жести и пропаявают его. После пайки обрезают выступающую из трубочки часть жести и зашлифовывают заподлицо как с боков, так и с торца. На другой конец трубочки надевают конический наконечник оставшейся половины иглы и пропаявают их соединение.

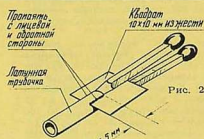


Рис. 2

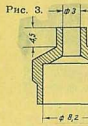


Рис. 4



Рис. 5

## САМОДЕЛЬНЫЙ МАНОМЕТР

Из колпачка вентиль (рис. 3) удаляют резинovou заглушку. Резьбу растачивают до диаметра 8,2. Ключ колпачка спиливают до высоты 4,5 мм, а его отверстие рассверливают до диаметра 3 мм. Затем, сделав из резины шайбу (рис. 4), приступают к сборке колпачка (рис. 5).

Снятая с монтажного провода хлорвиниловая изоляция служит гибким шлан-

гом, соединяющим манометр с колпачком.

Для замера давления колпачок следует надеть на вентиль камеры и плотно к нему прижать. Все время, пока колпачок прижат к вентилю, манометр будет показывать давление в камере.

К. БЛАГОВЕЩЕНСКИЙ.

Ступино.

## ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ БЕНЗОБАКА



1 — лента-обруч; 2 — бензобак; 3 — стяжной болт; 4 — вкладыш.

защиты ленты от мятяги в зазор перед пробкой установлен деревянный вкладыш.

Автор: Илья В. КОНСТАНТИНОВ. Москва.

## РАСПЫЛИТЕЛЬ ТОПЛИВНОЙ ПЛЕНКИ

Смесительная камера и жикеры карбюраторов легковых автомобилей не обеспечивают полного распыления бензина. Нераспыленное топливо в виде пленки стекает по стенкам трубопровода и засасывается в цилиндры двигателя. Затем оно частично сгорает, частично выбрасывается в выпускной трубопровод или просачивается через поршневые кольца. Для сбора и распыления этой пленки я установил между трубопроводом и карбюратором распылитель (см. рис.).

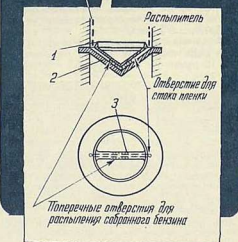
Кольцевой канал 1 распылителя образуется его буртиком и стенкой патрубка карбюратора. Собранный здесь бензин по каналу, просверленному в поперечной наклонной перемычке 2, отводится к центру воздушного потока и высасывается из мелких поперечных отверстий 3. Далее он в распыленном виде поступает в цилиндры двигателя. Положение перемычки должно быть параллельным оси дросселя (на эскизе условно показано перпендикулярное положение).

Это дает применение такого распылителя? Достигается экономия бензина, повышается мощность двигателя благодаря лучшему наполнению цилиндров более качественной смесью, уменьшается его приемистость, облегчается пуск (особенно в холодном состоянии), не образуется нагар на электродах свечей зажигания.

Подобный распылитель установлен на 8 автомобилях: четырех «Москвичах» (одной модели 401, двух—402 и одной—407), двух «Победах» и двух «Волгах». Они эксплуатировались как в городских условиях, так и на автомагистрали Москва—Симферополь. Водители положительно оценивают распылитель. У одних экономия топлива составила 10—12 проц., у других—до 16 проц.

И. УВАРОВ, инженер-конструктор.

Москва.





Шесть месяцев во всех пятидцати советских республиках на кроссовых и многодневных трассах, на стадионах и непроходимых трассах стигли Спартакнады по техническим видам спорта. Инициатива упорной спортивной борьбы многих тысяч мотоциклистов и автомобилистов сейчас на пределе возможностей финише, в предверии нового года, можно подвести основные итоги. Успехи как за это короткое время вырос и окреп наш автоспорт — еще не видел такого размаха.

Первый этап Спартакнады предусматривал, как известно, массовые соревнования в первичных организациях патристического Общества. Инициатива руководителей, ни по числу самих соревнований наш автоспорт еще не видел такого размаха.

В даленом узбебском совхозе «Катан» на старт Спартакнады вышло около 30 автомобилистов. Десятки водителей соревновались на Курганском машиностроительном заводе. Массовые состязания мотоциклистов и автомобилистов прошли на Новороссийском цементном заводе «Тобек» в Краснодарском крае, на Кульбинской фабрике, на Челябинском металлургическом заводе в низовых областях Андижанской области.

Во многих первичных организациях соревновались не только лично, как это было раньше, но и командные первенства между заводами, отделами, бригадами, причем не по одному, а по нескольким видам спорта одновременно. Скажем, на Казанском машиностроительном заводе участвовали в соревнованиях по мотокроссу на 60 км, в соревнованиях по фигурному вождению мотоцикла и в мастерстве вождения автомобилей.

Можно привести еще сотни примеров и цифр, свидетельствующих о том, что Спартакнады дала новый толчок развитию автоспорта. Особенно разительные примеры произошли в Тульской, Калининской и некоторых других областях Российской Федерации, на Украине, в Белоруссии, Узбекистане.

Многие маленькие ручейки, соединяясь, образуют полную водную реку, так и соревнования на заводах, фабриках в учебных заведениях, колхозах и совхозах вылились в мощный поток массовых соревнований.

Только за пять месяцев в соревнованиях Спартакнады участвовало свыше 70 тысяч автомобилистов и 100 тысяч мотоциклистов. Безусловно, резко в связи с этим всплыли, что в 1958 году в СССР не было ни одного мотоцикла и молодежи в честь 40-летия ВЛКСМ участвовало всего 50 тысяч спортсменов-мотоциклистов.

Спартакнады всполюхула советскую историю первичных организаций Общества, приобщила и техническому спорту десятки тысяч трудящихся. Во многих республиках, краях и областях значительно увеличилось количество занимающихся в кружках и на курсах по подготовке специалистов в Косударственной области, например, в два раза).

Одним из самых знаменательных итогов первого этапа Спартакнады явилось рождение новых форм соревнований. Инициатива идет с мест. Так, Луганский обком ДОСААФ, совхозхоз и облкомхоз провели колхозные автомобильные соревнования на перевозку погрузочного материала, в котором использовались груше-соломоновые материалы и соблюдение правил уличного движения. Эти соревнования прошли во всех автобусах области и участвовало в них 7522 водителя грузовых автомобилей. Было перевезено более 180 тыс. тонн груза, сэкономлено свыше 9,5 тыс. литров горючего, 657 спортсменов выполнили задания. Большое участие в помощи обкому ДОСААФ оказала спортивная общественность работников ГАИ, обеспечившие контроль за ходом соревнований.

Добрые же состязания провели досоафовцы Сарани (Ирагандинская область), забавлявшие на вывозе зерна. Более восьмисот водителей, показав хорошие спортивные результаты, вывезли на заготовительные пункты тысячи тонн зерна. Значительный успех в ЦК ЛКСМ Казахстана и республиканским комитетом

Если окинуть взглядом все новое, возникшее в жизни автоспорта Спартакнады за последнее время, то невольно обратится внимание на то, что не только мест соединяют чисто спортивные дела с агитационно-просветительскими работами. Краснодарский крайком ДОСААФ в связи со Спартакнадой провела кубанскую звездную мотозаезду (по типу мототралля), в которой участвовало в первом приеме участие спортсменов первичных организаций на 3122 машины (в том числе около 2000 личных). Во втором этапе 32 районные и городские команды участвовали в однокруговых соревнованиях на 300-километровой трассе и в состязании по фигурному вождению, 180 спортсменов выполнили разрядные нормы.

Мотозаезды начала Спартакнады в молодежи Башкирии. За полтора месяца эстафета прошла по всем районам республики и закончилась в знаменитом спортивном празднике на стадионе «Динамо». Массовые мотопробеги и соревнования и в других республиках и областях советской России. Комсомольцы Кировского завода в Ленинграде провели большой мототралль на стадионе. Найдя комсомолке — участии Спартакнады. Сотни красных спортсменов и мотоциклистов прошли по городам и селам страны.

В связи с этим лозунгом большинства автомобильных и мотоциклетных соревнований ставится проведение в присутствии многочисленных зрителей.



В честь Спартакнады досоафовцы Пошнар-Олы совершили агитпробег на мотоциклах по районам Марийской АССР.

Еще дальше пошли анти-технические выступления городского комитета ДОСААФ. По воскресеньям они проводят соревнования, в которых может участвовать каждый зритель, имеющий удостоверение на право вождения мотоцикла. Для этих целей используются площадки в таких районах, где раньше о нем знали только понаслышке. Не малую роль в этом сыграли и такие агитационно-массовые мероприятия, как выезд мастеров и разрядников в сельские первичные организации ДОСААФ.

В настоящий спортивный праздник вылился приезд в колхоз «Красный малек» Горьковского района Горьковской области мотоциклистов городского АМК и спортсменов автозавода. Гости продемонстрировали приемы вождения спортивных автомобилей и мотоциклов, поделились опытом организации соревнований.

Часто бывает, что в первичных организациях есть техника, есть люди, горячо желающие заниматься автоспортом и участвовать в соревнованиях, есть, наконец, место для соревнований, но нет квалифицированных организаторов.

Учитывая все это, комитеты ДОСААФ ряда республик и областей всерьез занялись подготовкой общественных инструкторов и судей по спорту, изданием необходимых инструктивных материалов и постановки. Так, в Краснодарском ДОСААФ подготовили для первичных организаций 111 судей, в Белоруссии — 150. В республике издано Положение о Спартакнаде и Правил проведения соревнований, которые направлены во все первичные организации. Обширную работу по пропаганде и Московский областной комитет ДОСААФ.

Первые выступления Спартакнады убедительны и очевидны. Но очевидны не только в ее организации. В некоторых республиках,

краях и областях соревнования по автоспорту не стали еще массовыми. Из-за бездеятельности областного оргкомитета по проведению Спартакнады в первичных организациях Ивановской области за четыре месяца не прошло ни одного соревнования автомобилистов, а в Читинской области во всех автомобильных, мотоциклетных и автомодельных состязаниях Спартакнады участвовало... 33 человека. При малом количестве участников проходит автомобильные соревнования в первичных организациях Хабаровского края, Томской, Рязанской и Курской областей. За четыре месяца в низовых коллективах Литвы и Киргизии проведено по одному соревнованию автомобилистов.

В Северо-Осетинской АССР, где имеется хороший автототолку, общественный анти-технический техник, в соревнованиях первичных организаций по мотоспорту выступило всего 4 человека. Подобное положение можно наблюдать в Астрахани, Вологде и еще некоторых городах. Объяснить это можно только одной причиной: некоторые автоспорту стоят в стороне от Спартакнады, не помогают досоафовцам низовых коллективов.

Спартакнады по техническим видам спорта азвант разбег. Начинается период подготовки районных и областных соревнований, не за горами финалы Спартакнады. Сейчас необходимо проанализировать итоги первого этапа соревнований с тем, чтобы использовать накопленный опыт, устранить ошечки и выполнить ту большую задачу, которую поставил перед собой Обществом 111 пленум ЦК ДОСААФ — добиться в ходе Спартакнады дальнейшего развития технического спорта, роста массовости и мастерства наших спортсменов.

А. ХОЛЛАЧЕВ, заместитель начальника штаба Всесоюзной Спартакнады по техническим видам спорта.



# Шестые дни в горах

Первенство СССР по многодневным гонкам в этом году было отлично от всех предыдущих. Впервые трасса этих сложных соревнований переместилась из равнинного Подмоскья на склоны Восточных Карпат.

Горная местность с многочисленными подъемами и спусками, сильный состав участников, среди которых были и обладатели золотых медалей XXXV международной многодневки и прошлогодние чемпионы страны, наконец, большое количество призов (здесь, кроме медалей чемпионов и командного первенства республик и спорбщества, разыгрывался также приз «Первенства заводской марки» и «Приз ЦАМБ» — для лучшей клубной команды) — все это предвещало напряженную, интересную борьбу.

У организаторов соревнований настроение было приподнятое: «Можно будет по-настоящему проверить готовность многих спортсменов (а не только участников сборной) и мотоциклов к большим многодневным соревнованиям, до еще в условиях напоминающих международные многодневки».

Но проверка эта не состоялась. Больше того — первенство СССР, которое должно было стать вехой в развитии мотоциклетного спорта, оказалось под угрозой срыва, и судьям пришлось проявить немалую изобретательность, чтобы как-нибудь спасти положение.

Расскажем же, как прошли все шесть дней этой горной многодневки.

## НАПРИЗЫ КАРПАТСКОЙ ОСЕНИ

Осень в Ужгороде мягкая, теплая. В октябре дождей нет и в помине. Так было и в этом году, до того самого дня, когда 139 спортсменов, представлявших 11 союзных республик, Москву и Ленинград, должны были принять старт. Но в ночь перед соревнованиями начался сильный затяжной дождь, спутавший все карты устроителей первенства и расчеты спортсменов.

**ДЕНЬ ПЕРВЫЙ.** Непрерывающийся дождь превратил глинистую почву Карпат в сплошное месиво. Условия соревнований резко осложнились: даже небольшой склон становился труднопроходимым препятствием. Гонщики промочили что называется «до нитки». В довершение всего быстро спустились сумерки, заставшие многих спортсменов в пути. В этот день из соревнований выбыло 53 гонщика, причем самые большие потери были понесены в классе до 175 см<sup>3</sup>.

Лучше других выдержали тяжелое испытание спортсмены Российской Федерации. Они и захватили лидерство в командном зачете. На последующих этапах оказались быстрее и гонщики Москвы.

**ДЕНЬ ВТОРОЙ.** К утру дождь немного утих, но трасса оставалась настолько тяжелой, что в первую половину дня

сошло еще 37 гонщиков, и судейская коллегия решила отменить послеобеденный этап. Среди оставших «поле боя» в эти два дня оказались и такие испытанные мастера, как В. Адоин, В. Семин, А. Егоров, В. Иванов, М. Рельва, Р. Решетинский, Г. Плясуков. Лишь восемь мотоциклистов — Э. Криво, Э. Кирис, Г. Крюченко, А. Руденко, Н. Соколов, ижевы Ю. Васев, Ю. Иванов, Б. Мальчиков, проявив огромную волю и выдержку, заканчивают двухдневную борьбу «на нулах». В группе лидирующих команд произошли изменения: на третье место вышли спортсмены Узбекистана.

**ДЕНЬ ТРЕТИЙ.** Чтобы спасти положение, судейская коллегия вынуждена предельно упростить трассу, изъяв из нее все подъемы и спуски. Наступает затишье после бури — путь гонщиков лежит теперь только по дорогам первого и третьего классов. В этих условиях дождь не страшен спортсменам: из сорока восьми стартовавших сорок пять проходят дистанцию без штрафных очков. По сумме трех дней на первом месте закрепляется команда РСФСР, гонщики Узбекистана перемещаются с третьего на второе место.

**ДЕНЬ ЧЕТВЕРТЫЙ.** Та же спокойная трасса, что и накануне. Почти все гонщики успешно завершают этап. Не берет лишь победителям прошлогодней многодневки — Е. Субботину и Г. Крюченко. Из-за неисправности мотоциклов они прекращают состязание. В командном зачете москвичи, занимавшие четвертое место, пропускают вперед коллектив Украины.

**ДЕНЬ ПЯТЫЙ.** После двухдневного экзотания условия соревнований усложняются: из-за дождя с шоссеяными и проселочными дорогами появляются участки кроссового характера с небольшими подъемами и спусками. И хотя трасса еще в плохом состоянии, большинство гонщиков благополучно финишируют.

**ДЕНЬ ШЕСТОЙ.** Он не приносит неожиданностей за исключением разве неудачи двух претендентов на золотую медаль в классе 500 см<sup>3</sup>: Ю. Иванов превращает борьбу, а Э. Криво, не сумевший запустить двигатель на старте, получает штрафное очко. Право участвовать в шоссеяно-кольцевой гонке завоевывает 41 спортсмен.

**СКОРОСТНАЯ ГОНКА.** На этот раз заключительные шоссеяно-кольцевые соревнования почти не влияли на распределение призовых мест в личном зачете, так как только пять спортсменов зачету были предъявлены штрафные очки: Ю. Васев и Э. Кирис в классе до 250 см<sup>3</sup>, А. Руденко — 175 см<sup>3</sup>, Б. Мальчиков — 350 см<sup>3</sup> и Н. Соколов — 500 см<sup>3</sup>. И все же гонки прошли в остром соперничестве, хотя во время соревнований снова пошел проливной дождь. Вначале стартуя участники на мотоциклах до 350 см<sup>3</sup>. Им предстоит пройти 24 круга, протяженностью по 1,3 км. Первым лично финиш пересекает Б. Мальчиков и он же первым среди ижевских спортсменов удаляется высокого звания чемпиона СССР по многодневке. В следующем классе — до 250 см<sup>3</sup> — снова побеждает спортсмен из Удмуртии — Ю. Васев, опередивший армию Э. Кириса.

Спортивную находчивость проявил гонщик из Киргизии А. Руденко. Перед скоростными соревнованиями у его мотоцикла деформировался обод.



На снимках внизу — эстафетные после бурь (3-й день соревнований).  
Фото А. АБРАМОВА.  
Справа: На последнем КВ многодневки.  
Фото В. ЕГОРОВА.





## РЕЗУЛЬТАТЫ ЛИЧНОГО ПЕРВЕНСТВА

Класс 125 см. Э. Леонов (ДОСААФ, Минск), И. Нестеров (ДОСААФ, Ленинград), П. Евразов (ДОСААФ, Москва).

Класс 175 см. А. Руденко (ДОСААФ, Фрунзе), В. Мальнин (ДОСААФ, УССР), Б. Кузнецов («Труд», Новор), Ю. Васильев («Труд», Ивановск), Э. Кирис (СИА, Рига), Г. Чащилов («Труд», Минск).

Класс 350 см. В. Мальнин («Труд», Ивановск), Б. Юдин (СКА, Москва), А. Белкин (СКА, ГСВР).

Класс 500 см. Н. Соколов (СКА, Москва), Э. Крутой (ДОСААФ, Рига), С. Ястребов (ДОСААФ, Рязань).

## РЕЗУЛЬТАТЫ КОМАНДНОГО ПЕРВЕНСТВА

РСФСР; Узбекская ССР; Латвийская ССР; Украинская ССР; Москва; Ленинград; Киргизская ССР; Казахская ССР; Литовская ССР; Азербайджанская ССР; Грузинская ССР; Белорусская ССР; Таджикская ССР.



Заключительная кольцевая гонка.

Фото В. ЕГОРОВА.

Чтобы избежать разбитости, он забинтовал колесо медицинским пластырем и не только уложился в контрольное время, но и выиграл скоростные соревнования, став чемпионом страны. Победа А. Руденко не случайна. Уже третий раз доссавецов из Фрунзе становится призером первенства по многодневке.

Среди мотоциклистов, выступающих на тяжелых машинах, чемпионом определяются лишь в самом конце гонки. Лидировавший на протяжении почти всей дистанции Э. Крутой на предпоследнем круге прекращает гонку из-за разрыва цепи. Это «спасает» Н. Соколова, который становится победителем, хотя и не укладываясь в контрольное время (он получает 2,5 штрафных очка).

Чемпионом страны, несмотря на штрафные очки, стал также испытатель Минского мотозавода Э. Леонов, одержавший победу в классе до 125 см. Нельзя не подчеркнуть, что он вынужден был стартовать не на заводской машине, так как спортивные мотоциклы Минского мотозавода оказались не пригодными для серьезных испытаний.

С каждым годом на первенствах страны стартует все меньше и меньше минских мотоциклистов, хотя их выпускают довольно большие сервисы.

В чем же дело? Почему ведущие спортсмены отказываются от минских машин? Почему даже первичные организации ДОСААФ не хотят приобретать М-201? Объяснить это не трудно: минские машины по своим динамическим и ходовым характеристикам намного уступают ковровским, причем качество изготовления их очень низкое. Работники АМК, спортсмены-мотоциклисты рассказывают, что прежде чем приступить к обкатке нового М-201 приходится его полностью перебрать.

Многодневные соревнования в Ужгороде еще раз показали, что руководители Минского мотозавода не заботятся о создании хороших спортивных машин.

Итоги командного первенства привнесли немало неожиданностей. Среди победителей не оказалось ленинградцев и украинцев, показавших лучшие результаты в прошлом году на Спартакиаде народов СССР.

Первое место заняли спортсмены Российской Федерации. Большой успех сопутствовал команде Узбекистана, вы-

шедшей на второе место (в 1959 году она была на последнем, 17 месте). Третьими были латвийские гонщики.

Приз Центрального автомотоклуба СССР завоевала команда группы советских войск в Германии, опередившая СКА Москвы; на третьем месте коллектив Фрунзенского автомотоклуба.

Обладателем приза спортивных организаций стали спортсмены Советской Армии; на последующих местах «Даугава» и «Труд-2».

Первой команде жевачев, получившей только 9 штрафных очков, вручен приз «Первенства заводской марки».

## ТОЛЬКО ЛИ ПОГОДА ВИНОВАТА?

Результаты первенства по многодневке вызывают чувство огорчения. Невольно напрашивается вопрос: можно ли было избежать столь больших потерь даже при плохой погоде? Можно ли было обойтись без спешной передачи трассы в ходе соревнований? Да, можно. Для этого организаторам следовало лишь соблюсти элементарные требования — предусмотреть второй вариант трассы на случай непогоды. Начальник дистанции В. Стеллиферовский и главный тренер ЦАМК В. Дробичий

попадались на прогнозы местных строителей, которые считали, что дождя не будет. Такая уверенность обошлась слишком дорого. Некоторый либерализм проявила и судейская коллегия (главный судья В. Певзнер), принявшая трассу без запасного варианта.

И все же, даже в этих трудных условиях, итоги соревнований могли быть лучше. Шестидневка наглядно показала, что во многих республиках — Таджикской, Белорусской и других отсутствует регулярная учебно-спортивная работа со спортсменами, не ведется подготовка к многодневным соревнованиям. Собственно, только этим можно объяснить, итоги соревнований могли быть лучше. Собственно, только этим можно объяснить, что нужно делать на КВ. Были, например, случаи, когда гонщик останавливался у пункта контроля времени и, опасаясь штрафа, глушил двигатель. Отдельные спортсмены умудрялись, после отметки на КВ подлезать к закрытому парку с заводными двигателями, другие же вместо того, чтобы ставить машину в закрытый парк, принимали ее за во осмотр и устранение мелких дефектов.

Даже такой опытный спортсмен, как Н. Духанин, «забыл» заглушить двигатель при заправке мотоцикла. Судей-

Воспользовавшись приездом в город сильнейших мотоциклистов страны, угорродский обком ДОСААФ провел после окончания многодневки гонку на «Приз Закарпаття». Входной билет давал право на участие в потере, в которой разыгрывались различные призы. Лучший из них — мотоцикл — выиграл шведер угорродского автобусно-танкомотторного парка Е. Колосов.

Фото В. ЕГОРОВА.



*Шесть дней в горах*

## Ходовая часть отличная Двигатели подвели

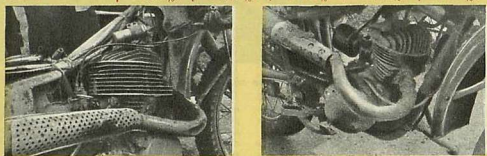
## УПОРЯДОЧЕНА ОПЛАТА ТРУДА

(Окончание)

Итак, результаты многодневки известны: из 139 стартовавших финишировало только 41 спортсмен.

Приведенные ниже данные дают представление о том, как протекали трудные испытания многодневки мотоциклы разных классов:

	125 см <sup>3</sup>	175 см <sup>3</sup>	250 см <sup>3</sup>	350 см <sup>3</sup>	500 см <sup>3</sup>
Участвовало	20	33	25	47	14
Сопло	14 (70%)	28 (85%)	16 (64%)	32 (68%)	8 (57%)



Двигатели мотоцилов, оборудованные сетчатым (слева) и инерционно-масляным воздушным фильтром.

Наибольший процент схода, как это видно из таблицы, отмечен среди мотоцилов класса 175 см<sup>3</sup>.

Несмотря на то, что машины подавляющего большинства участников первенства получили при осмотре хорошую оценку технической комиссии, 38 гонок из 99, прикративших соревнования, сошли с дистанции из-за технических неисправностей.

Особенно трудные метеорологические условия соревнований предъявляли высокие требования к мотоциклистам. И все же «потери» могли быть несколько меньше, если бы спортсмены лучше подготовились к гонкам на тяжелых горных трассах.

Каковы же основные причины массового схода? Основная и главная — прогорание поршней и колец. Двигателям пришлось работать на предельной мощности при малой интенсивности обдува цилиндров. Стремясь улучшить режим работы двигателя, гонщики значительно повышали количество масла в топливной смеси, что вызвало увеличение вязкости топлива и обеднение рабочей смеси. В результате пропускная способность инжектора резко уменьшалась, это вело за собой прогорание поршней.

Многие спортсмены, видимо, не учли, что повышение количества масла тре-

бует соответствующего увеличения сечения инжектора и распределителя.

Разрушения поршней можно было бы избежать, если бы на мотоциклах стояли не простейшие сетчатые воздухофильтры (способные, к слову говоря, вывести машину из строя и на обычных

дорогах), а более совершенные инерционно-масляные, как например, на машинах ивекских спортсменов.

На фототриптиках показаны двигатели, оборудованные сетчатым (слева) и инерционно-масляным фильтром.

Очевидно, инерционно-масляные фильтры, полностью оправдавшие себя в ходе многодневки, следует внедрить на всех серийных дорожных мотоциклах, сделав некоторую поправку в разны.

Многодневные соревнования в Угрюезде еще раз показали низкое качество дорог. Многие гонщики, которые вынуждены были оставить трассу из-за опоздания на пункты КВ, многократно устали в пути обрывая цепи.

Следует отметить хорошее качество ходовой части многодневных мотоциклов. Несмотря на трудности трассы, за все время был отмечен только один случай поломки пера вилки у мотоцикла И-175.

Соревнования на горных трассах будут проходить и в будущем. И нужно, чтобы работники заводов и спорتمены сделали выводы из печальных уроков первенства этого года.

**А. СИЛКИН,**  
заслуженный мастер спорта,  
председатель технической комиссии.

вводится единая схема должностных окладов для руководителей и инженерно-технических работников дорожных участков и управлений автомобильных дорог.

В соответствии с новым Положением при достижении соответствующих показателей в труде работников дорожных организаций получают ежеквартально премию до 40 проц. должностного оклада.

Также значительно повышаются тарифные ставки и должностные оклады служащим и младшему обслуживающему персоналу автомобильных и дорожных хозяйственных организаций.

Перед работниками автомобильного транспорта и шоссеиных дорог на новые условия оплаты труда — дело большой государственной важности, отвечающее коренным интересам трудящихся.

Администрации предприятий должны совместно с комитетами профсоюза разработать детальный план всей работы по подготовке к введению новых условий оплаты труда.

Всем работникам автомобильного транспорта и шоссеиных дорог надо разъяснить, что упорядочение заработной платы имеет целью усилить их материальную заинтересованность в повышении производительности труда, а также создать более благоприятные условия для поднятия их культурно-технического уровня. Руководители предприятий должны предварительно ознакомить широкий круг хозяйственных работников и профсоюзный актив с существом намечаемых мероприятий по переходу на новые условия оплаты труда, провести подробные инструктажи и краткосрочные семинары.

По каждому экономическому району, городу, автохозяйству разрабатывается план конкретных организационно-технических мероприятий, обеспечивающий рост производительности труда. Следует принять меры к объединению и укрупнению автохозяйств, ликвидировать мелкие ведомственные хозяйства и перевести все объекты массового отправления грузов (предприятия, базы, порты, станции и др.) на централизованные перевозки. На пассажирских перевозках должен быть завершен переход на работу без кондукторов.

Осуществление этих мероприятий наряду с механизацией трудоемких процессов по ремонту и обслуживанию подвижного состава позволит значительно повысить производительность труда на автотранспорте и при строительстве шоссеиных дорог.

Нет сомнения в том, что работники автомобильных и дорожных предприятий в ответ на заботу партии и правительства об улучшении их материального благосостояния, еще шире разернут социалистическое соревнование и на его основе добьются нового улучшения работы автомобильного транспорта и дорожных органов.

**Б. РОМАНОВ,**  
председатель ЦК профсоюза  
работников связи, рабочих  
автомобильного транспорта и  
шоссеиных дорог.

ская коллегия справедливо сняла его с соревнования. Достоин удивления, что спортсмену сообщили об этом после того, как он прошел трассу следующего дня.

Многодневка в Угрюезде выявила и много других недочетов в подготовке мотоциклистов. Спортсмены Белоруссии получили машины только за семь дней до соревнований, а казахские — за два. Кроме того, некоторые белорусские спортсмены узнали о своем участии в первенстве лишь за несколько дней до его начала, хотя Положение о многодневке было разослано еще в апреле. Приходится ли удивляться извским результатам команды этой республики?

В известной мере на спортивные итоги соревнований оказала влияние и плохая одежда гонщиков. Вопрос об этом уже поднимался на страницах нашего

журнала. Костюмы спортсменов неудобны, они быстро промокают и коробятся при сушке, чертати пропускают алагу. Хочется верить, что Управление материально-технического обеспечения ЦК ДОСААФ вымлет, наконец, просьбам мотоспортсменов и организует пошив удобной и легкой одежды.

Из неудачи первенства в Угрюезде нужно сделать правильные выводы. Совершенно ясно, что шестидневные соревнования нельзя проводить осенью. Следует, наверно, подумать о выборе горных трасс на юге страны — в Грузии, Азербайджане, Армении. Это не только позволит разнообразить условия соревнований, но и будет способствовать более широкой популяризации многодневных гонок в наших республиках.

**С. ГЛАДЫШЕВА,**  
наш спец. корр.



# СПОРТИВНЫЙ КАЛЕНДАРЬ

# 1961

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

**АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ**  
Автомобили «За мир и дружбу» — Киев, июль  
Варшава — Киев, июль

**Автомобильные гонки**  
Ленинград, Таалин, август

**МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ**  
Мотогонки на льду (соревнования на кубок спортивной комиссии ФИМ) — Уфа, Свердловск, Москва, февраль

Мотоприсс на приз «Миру — мир» — Ленинград, август

## ВСЕСОЮЗНАЯ СПАРТАКИАДА ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ВИДАМ СПОРТА

### Финальные соревнования

**АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ**  
Первенство СССР по ралли  
Ужгород, 14—16 июля

**МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ**  
Первенство СССР по многодневным соревнованиям  
Ужгород, 20—28 июля

Первенство СССР по кроссу  
Москва, 25—29 июля

Первенство СССР по ипподромным гонкам  
Москва, 25—29 июля

Первенство СССР по гаревой дорожке  
Уфа, 20—23 июля

**ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ**  
Первенство Спартакиады  
Москва, 21—29 июля

**АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ**  
Первенство СССР  
Москва, 22—29 июля

### Вероссийские соревнования

**АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ**  
Первенство РСФСР по ралли  
Ставрополь — Пятигорск, 1—5 июля

**МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ**  
Первенство РСФСР по многодневным соревнованиям  
Краснодар, 1—6 июля

Первенство РСФСР по гаревой дорожке  
Майкоп, 1—6 июля

Первенство РСФСР по ипподромным гонкам  
Ростов-на-Дону, 7—9 июля

Первенство РСФСР по кроссу  
Краснодар, 5—9 июля

**ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ**  
Первенство Спартакиады РСФСР  
Тамб, 10—16 июля

**АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ**  
Первенство РСФСР  
Москва, 1—6 июля

Мотокросс на приз «Дружба»  
Рига, август

Мотокросс «Дальнего Востока»  
Владивосток, сентябрь

Шоссейно-кольцевая гонка на приз открытия сезона  
Ленинград, май

Шоссейно-кольцевая гонка на приз «Прибалтика»  
Рига, май

Шоссейно-кольцевые гонки  
Таалин, Тарту, август

Мотогонки по гаревой дорожке  
Майкоп, Ровно, Уфа, Ленинград, Львов, август — сентябрь

Мотогонки по льду  
Швабця, январь

Мотогонки по льду  
Финляндия, январь

## СОРЕВНОВАНИЯ, НЕ ВХОДЯЩИЕ В СПАРТАКИАДУ

**Всесоюзные**  
**АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ**  
Трехдневные ралли  
Ужгород, апрель

Первенство СССР по кроссу  
Запорожье, октябрь

Первенство СССР по шоссейно-кольцевым гонкам:  
первый этап — Ленинград, май

второй этап — Таалин, май

**МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ**  
Первенство СССР по мотогонкам на льду  
Москва, 7—8 января

Первенство СССР по шоссейно-кольцевым гонкам:  
первый этап — Тарту, июль

второй этап — Таалин, июль

Первенство СССР по моторалли на собственных мотоциклах  
Сукхуми, сентябрь

Соревнования на установление рекордов по автотоспорту  
Баскунчак, 15—25 июля

**ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ**  
Первенство СССР  
Тамб, 9—16 августа

**АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ**  
Соревнования на установление рекордов по автомобильному спорту  
Москва, май

**Вероссийские**  
Первенство РСФСР по кроссу на грузовых автомобилях  
Рязань, 1—5 июня

Зимнее первенство РСФСР по мотокроссу:  
первый этап — Изжевск, январь

второй этап — Кавров, февраль

Первенство РСФСР по мотогонкам на льду  
Уфа, 3—4 января

Первенство РСФСР по моторалли на собственных мотоциклах  
Ростов-на-Дону, Таганрог, 25—28 августа

Четырехдневные международные соревнования  
ГДР, июль

XXXVI международные соревнования ФИМ  
сентябрь

Мотоприсс: в Польше, май, июль  
в Венгрии, август

в Болгарии («Шипка») август

в Чехословакии октябрь

в Швеции октябрь

в Финляндии октябрь

Шоссейно-кольцевая гонка Чехословакия, август

Мотогонки по гаревой дорожке Польша, октябрь

Мотогонки по гаревой дорожке Чехословакия, октябрь

**ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ**  
Международные соревнования  
Таалин, 23—28 августа

**АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ**  
Международные соревнования  
СССР, сентябрь

# Челлионы

## МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ



### МНОГОДНЕВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

З. ЛЕОНОВ (класс мотоциклов до 125 см<sup>3</sup>) и А. РУДЕНКО (до 175 см<sup>3</sup>) — вверху, Ю. ВАСЕВ (до 250 см<sup>3</sup>) и Б. МАЛЬЧИНОВ (до 350 см<sup>3</sup>) — в середине, Н. СОКОЛОВ (до 500 см<sup>3</sup>) — внизу.



### ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВАЯ ГОНКА

И. ОЗОЛИНА, А. ВАСИН (класс мотоциклов до 125 см<sup>3</sup>).



Слева направо: Н. МИХАЙЛОВ (класс мотоциклов до 175 см<sup>3</sup>), Н. СЕВЬСТЯНОВ (до 250 см<sup>3</sup>), Б. ИВАНОВ (до 350 см<sup>3</sup>), Л. КУБАСОВ (до 500 см<sup>3</sup>).

Слева направо: Н. МААС и В. ВЯЛЬЮТС (класс мотоциклов до 500 см<sup>3</sup> с колясками), Е. КОСМАТОВ и И. ХОХЛОВ (свыше 500 см<sup>3</sup> с колясками).



## АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

### РАЛЛИ

Слева направо: Н. СУЧКОВ и В. КРОНИК (класс автомобилей до 1500 см<sup>3</sup>), Е. ПАРФЕНОВ и С. БАУЗР (до А. ТЫККЕ и А. СААРМ (свыше 2200 см<sup>3</sup>), Ю. ЧВИРОВ и В. ОРЛОВ (класс специально подготовленных автомобилей).





# СССР

1960—1961

## МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ



Ю. СОКОЛОВ и Ю. МЕЛЬХОВ (класс мотоциклов до 500 см<sup>3</sup> с колясками).



А. БЫКОВ и Б. ШАТУНОВ (свыше 500 см<sup>3</sup> с колясками).

**КРОСС:** Слева направо (вверху): Р. ОСЕ, И. ГРИГОРЬЕВ (класс мотоциклов до 125 и до 175 см<sup>3</sup>), А. БЕЛКИН (до 250 см<sup>3</sup>).

Внизу: А. ДЕЖИНОВ (класс до 350 см<sup>3</sup>), С. КАДУШКИН (до 500 см<sup>3</sup>), В. ПЫЛАЕВ (до 750 см<sup>3</sup>).

## ЛЕДЯНЫЕ ГОНКИ

Слева направо: И. ВОСТРИКОВА, А. САВЕЛЬЕВ (класс мотоциклов до 125 см<sup>3</sup>), В. ЛАВРЕНТЬЕВ (до 175 см<sup>3</sup>), Г. ПЛЕШАНОВ (до 350 см<sup>3</sup>), Ф. ШАЙНУРОВ (до 500 см<sup>3</sup>).



ГАРЕВЫЕ ГОНКИ

И. ПЛЕХАНОВ

## ИППОДРОМНЫЕ ГОНКИ

Р. БОГДАНОВ (класс мотоциклов до 125 см<sup>3</sup>), В. УСПЕНСКИЙ (350 см<sup>3</sup>).



## ШОССЕЙНО — КОЛЬЦЕВАЯ ГОНКА

Вверху: В. ШАХВЕРДОВ (гоночные автомобили до 2500 см<sup>3</sup>), Г. ШАРОНОВ (гоночные автомобили формулы «Финнор»).

Справа: Г. СУРГУЧЕВ (гоночные автомобили до 500 см<sup>3</sup>).



## АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ



Слева направо: Е. ВЕРЕТОВ (спортивные автомобили до 1600 см<sup>3</sup>), В. ВИНОГРАДОВ (до 2300 см<sup>3</sup>), В. МАРЕККИН (до 3000 см<sup>3</sup>), В. КУРБАТОВ (спортивные автомобили свыше 3000 см<sup>3</sup>).

# Чемпионы СССР 1960—1961

## ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ



Слева направо: П. ВОРОНИН и А. ПАТРИН (мотолодка МА, дистанция 1 км), А. ЖВИГУДИС и Ф. АУДРУПС (МА, серия 3×10 км), А. СЕРОВ и Н. ТРУФАНОВ (катер К-3, дистанция 50 км).



Слева направо: Г. ЖИРОВА (скутер СИ, дистанция 1 км), В. ЖИРОВ (СИ, дистанция 1 км), О. ГАВРИЛОВ (СИ, серия 3×10 км), Ю. ЛЮБМУДРОВ (скутер СА, дистанция 1 км), В. СТЕПАНЧИКОВ (СА, серия 3×10 км).

## АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ

КРОСС

Слева направо: Н. СОКОРЕВ (автомобили 5 класса), А. ПОГУДИН (автомобили 6 класса) и Л. ЛЬВОНОВ (автомобили 7 класса), И. РОХЛИН (автомобили 8 класса).



А. ДОБРЫНИН (ГА, 1 км), Э. ИНДРИЦАН (ГА, 50 км).



## УЧАСТНИКИ ХХХУ ШЕСТИДНЕВКИ ФИМ, НАГРАЖДЕННЫЕ ЗОЛОТЫМИ МЕДАЛЯМИ



Слева направо: В. АДОНЬ, Ю. ВАСЕВ, Л. ВОРОНОВИЧ, Ю. ДУДОРИН, А. ЕГОРОВ, Б. ИВАНОВ.



Слева направо: Э. КРУЗЕ, Б. МАЛЬЧИКОВ, В. ПЫЛАЕВ, Р. РЕШЕТНИК, Н. СОКОЛОВ, С. СТАРЫХ, В. СУБТОТН.



## О ТЕХНИКЕ И ТАКТИКЕ НА ИППОДРОМНЫХ ГОНКАХ

Мотогонки на ипподроме, имеющие давние традиции, в последние годы у нас большой популярностью. Из года в год спортсмены вносят новое в подготовку машин к соревнованиям, совершенствуют мастерство.

Прошедшее в Одессе первенство страны было в этом отношении весьма примечательно. И мне, как участнику одесских соревнований, довелось высказать свои соображения по нескольким, как мне кажется, важным вопросам развития ипподромных гонок.

Прежде всего о машинах.

На первенстве была представлена интересная мотоциклетная техника. В кубатуре 125 см<sup>3</sup> имелось несколько современных С-157 Серпуховского ЦКБС. Основная же масса гонок выставляла на мотоциклах К-55, К-1А, К-125. Предельная форсировка и применение спиртовых смесей позволили «сыграть» с них мощность порядка 10 л. с. Так как все эти машины при максимальном облегчении составлял 45—58 кг, то это уравнивало их с С-157, которые при мощности 15 л. с. имеют вес 100 кг.

Щетельно подготовленная серийная заводская машина, на мой взгляд, более надежна для ипподрома, чем сложный С-157. Об этом можно судить хотя бы по моему мотоциклу. За последние три года, в течение которых я выступал на одном и том же моторе даже без замены цилиндра, не было ни одного случая, когда бы отказал двигатель. Между тем иногда приходится соревноваться в 30-градусном морозе, да еще на спиртовой смеси. А стартовать за это время пришлось не менее 200 раз.

В этом году явно повисли скорости. На прошлом первенстве Б. Панферов и мне в финальном заезде удавалось пройти круг 1600 метров за 65 и 66 секунд. В этом году это время было достигнуто участниками, занявшими 8—10 места. Лучшее же время равнялось 64 секунды. Кольцо и, следовательно, достижимая скорость менее 60 секунд.

Половину прибавки в скорости нужно отнести за счет возросшего мастерства гонщиков, а вторую, безусловно, за счет повышения мощности моторов.

Мне задавали много вопросов, как я готовил двигатель к соревнованиям. Буду рад, если этой статьей смогу оказать хотя бы небольшую помощь молодым мотоциклистам.

Незадолго до начала первенства я перевел машину на спиртовую смесь (метанол). Считаю, что гонщики зря боятся такого новшества. Сделать это можно очень быстро, причем мощность увеличивается сразу на 15—20 проц. Достаточно только довести степень сжатия до 16—17, раскервлив распылитель до 3,2 мм, а жиглер до 2,5 мм. Прокладочные сечения карбюратора должны быть 25—26 мм. Легче всего для этих целей использовать карбюратор К-285, не забывая, конечно, о необходимости изменить проходные сечения краника и поплавковой камеры.

Применение всевозможных тройных, двойных и тому подобных смесей на ипподроме нецелесообразно. Метанол имеет все преимущества и даже дает возможность использовать моторы из мотора на высококалорийные смеси ВКС-36.

Очень много толков вызывает длина всасывающего патрубков. Спортсмены, известные как специалисты по доводке двухтактных 125-кубовых двигателей, Б. Панферов, Н. Михайлов и А. Олей-

ников утверждают, что его длина должна быть 60—80 мм. Экспериментировав на нескольких цилиндрах, даже с разными фазами газораспределения, я пришел к выводу, что лучший результат дает патрубок в 100—105 мм, а также 200—210 мм, но последний конструктивно неудобен. Патрубки с промежуточными размерами не пригодны вообще.

Что касается фаз газораспределения, то считаю непрезюмированными параметрами, приведенные в свое время Б. Панферовым в журнале (№ 2, 1957 год).

После такой подготовки моя машина при ведущей звездочке в 17 зубьев и ведомой в 40 стала развивать скорость 120—125 км/час. Но это, думается, не предел. Она может и должна идти со скоростью примерно 130—135 км/час.

Коротко о ходовой части. Здесь нужно подчеркнуть две истины: машина должна быть легкой и прочной. Но излишнее облегчение может не дать хорошего результата, если оно пойдет в ущерб прочности. Считаю, что вес машины класса до 125 см<sup>3</sup> должен быть не менее 52 кг.

Большой интерес вызвали ипподромные мотоциклы с рабочим объемом цилиндра до 350 см<sup>3</sup>. Сильнейшие гонщики пошли не по пути доводки мотоциклов марки ИЖ, а по пути создания «гибридов» на базе чехословацкого ЭСО, польского ФИСа и нашего ИЖа. Это относилось и к ходовой части и к двигателям. Одни использовали вилку, руль и переднюю колесную ось, другие ставили красный мотор ЭСО, а на руль ИЖа, третьи — моторы ИЖа на ходовую часть гарвего ЭСО и т. п. Но самыми лучшими, бесспорно, оказались мотоциклы В. Успенского и Я. Ююнема. Каждый из них шел своим путем. Наиболее совершенной была машина В. Успенского. Ходовая часть ее за исключением бензобака от гарвего ЭСО, но мотор весьма оригинален. Спортсмен использовал картер двигателя этого мотоцикла, а криошпиль, головку и цилиндр — от кроссового ЭСО-350. Двигатель работал на метаноле. По мощности (35 л. с.) он не имел себе равных в классе 350 см<sup>3</sup>.

Другой заслуживающий внимания мотоциклист сделал прошлогодний чемпион Ян Ююнема. Он полностью использовал ходовую часть ФИСа, картер, головку, поршень и цилиндр его двигателя, но поставил криошпиль ЭСО-350, уменьшив тем самым ход поршня (цилиндр уменьшен соответственно ходу). На первой же тренировке спортсмен показал отличное время (круг — 54 секунды). Однако этот результат его не удовлетворял, а дальнейшая форсировка привела к неудачам.

Обойдя что при наличии конструкторских бюро и мощных заводов нам приходится выступать на приспособленных мотоциклах старых образцов и делать всевозможные комбинации из машин иностранок. Пора уже, наконец, создать заводскую конструкцию легкого проч-

ного мотоцикла с мощным двигателем для гонок по гарвее, ледяной и ипподромной дорожкам.

Несколько слов о тактике в этих соревнованиях. Трудно анализировать тактические мастерство гонщиков, если ты сам участник борьбы. Поэтому я ограничусь лишь несколькими примерами из опыта своего выступления в Одессе.

Ипподромная гонка проходит на короткой дистанции. Продолжительность заезда — около 4 минут, а скорости приближаются к 100 км/час (я имею в виду мотоциклы класса до 125 см<sup>3</sup>). В таких условиях большую роль играет преимущество, званное вначале. Думается, что впервые выступивший на ипподроме известный кильчек В. Катюмин проиграл молодому Землянову только потому, что не приспособился к специфике ипподромной дистанции. Ему удалось приблизиться к сопернику, выигравшему старт, но обойти его не хватило времени.

Заезды, в которых мне пришлось встретиться с Катюминым и Земляновым (оба они выступали на С-157 и считались вероятными претендентами на медали), я провал по одной схеме: резко уходил со старта и увеличивал разрыв на виражах. Последние я проходил с закрытым корректором воздуха, что давало возможность экономить моторесурсы — беречь мотор, «кормя» его обогащенной смесью.

В последнем, пятом, заезде мне пришлось «искрестить оружие» с молодым Захаровым, выигравшим так же как и все предыдущие старты. Стартовый разгар прожуху первым, но на прямой Захаров сравнительно легко обходит меня. Приставывая ему «в хвост». В разряженном пространстве машина идет спокойно, даже с небольшим запасом. На одном из поворотов делая рывок и ставновясь лидером Топору уже Захаров старается «сесть дна на колесо». За это, я ужою от него то вправо, то влево, тем самым «отжимаю» соперника потоком воздуха. Еще вираж, небольшой отрыв и золотой финиш.

Молодой способный гонщик проиграл, по-моему, из-за неправильного прохождения поворота. Не сбавляя скорости, он входит в вираж, опирается на левую ногу и проходит его с заносом. На выходе из виража машина в этом случае неизбежно теряет скорость. Я же, наоборот, намного сбавляю скорость перед виражом, с подседкой преодолеваю его, и на выходе из поворота накатом набираю максимальную скорость.

Вопросы тактического мастерства, индивидуальной техники в гонках на ипподроме заслуживают отдельного и глубокого разбора. И было бы очень полезно, чтобы ведущие тренеры и спортсмены высказали на страницах журнала свои соображения по этим вопросам.

**Р. БОГДАНОВ,**  
мастер спорта, чемпион СССР  
по ипподромным гонкам.

# ЧТО ПОКАЗАЛИ



## СТАРТЫ В БРНО

*Впечатления конструктора*

**КРУПНЫЙ УСПЕХ СОВЕТСКОГО И ЧЕХОСЛОВАЦКИХ КОНСТРУКТОРОВ**

**МОТОЦИКЛЫ «ЦКЭБ-Ява» ЗАНИМАЮТ ПЕРВЫЕ МЕСТА В БОЛЬШИХ СОРЕВНОВАНИЯХ**

По асфальтовому кольцу бешено мчатся мотоциклы. На прямых участках скорость их превышает 200 километров в час. У поворотов гонщики сбрасывают газ, но так «закладывают» свои машины, что кажется будто несутся они на боку и вот-вот заденут рулем за асфальт. Десятки тысяч зрителей, плотным кольцом окружающие всемирнонадеждателеметрическую трассу, с напряженным вниманием следят за борьбой сильнейших мотоспортсменов.

...Такую картину можно наблюдать в Брно вот уже десять лет подряд в последнее воскресенье августа. В этот день разыгрывается Большой приз Чехословакии, посвященный дружбе народов.

В 1960 году гонки были особенно представительными. В Брно собралось более 150 спортсменов из 12 стран — Чехословакия, ГДР, Англии, Швейцарии, Австрии, ФРГ и др. Среди участников можно было увидеть всех цвет чехословацких кольцевиков — Счастного, Хавела, Малину, представителя Родезии Хоккинга, занявшего в чемпионате мира (класс до 350 см<sup>3</sup>) второе место вслед за знаменитым Сюртисом. Был здесь лучший гонщик ГДР Дегнер — неоднократный победитель гонок чемпионата мира в классах до 125 и до 250 см<sup>3</sup>, англичане Дейл, Андерсен и многие другие признанные мастера шоссейно-кольцевых гонок. Впервые в таких крупных соревнованиях приняли участие советские гонщики.

Ни наши спортсмены Н. Севостьянов и А. Васин, ни мы, конструкторы, сопровождавшие их, не строили воздушных замков и не рассчитывали на победу. Старты в Брно мы рассматривали как разведку, позволяющую прежде всего проверить боевые качества новых гоночных мотоциклов, подготовленных нами

в сотрудничестве с чехословацкими специалистами. Это были известные уже читателям «За рулем» С-159 («Чезет-ЦКЭБ») в классе 125 см<sup>3</sup> и С-259 («ЦКЭБ-Ява») в классе 250 см<sup>3</sup>, а также наш новый гоночный мотоцикл С-360 (класс до 350 см<sup>3</sup>).

Расскажем кратко о спортивных итогах гонок. В классе легких мотоциклов первое место занял Дегнер на МЦ-125, показавший среднюю скорость 124,4 км/час и скорость лучшего круга 126,4 км/час. Второе место досталось новозеландцу Хемпелману также на МЦ-125 и третье чеху Малине, выступавшему на «Чезет-ЦКЭБ» (он показал среднюю скорость 122,5 км/час). Советский гонщик А. Васин упал и не закончил дистанцию.

В классе мотоциклов до 250 см<sup>3</sup> первенствовал чехословацкий гонщик Счастный на мотоцикле «ЦКЭБ-Ява» (средняя скорость 133,7 км/час, лучший круг — 140 км/час). На последующих местах были его соотечественники Малина и Бартош, стартовавшие на одноцилиндровых «Чезет-250». Советский гонщик Н. Севостьянов по ходу дистанции шел в лидирующей группе (восьмым), но из-за поломки аккумуляторной батареи вынужден был прекратить борьбу.

Завезды в классе до 350 см<sup>3</sup> также принесли успех Счастному, выступавшему на мотоцикле «Ява-350» выпуска 1960 года (средняя скорость 139,3 км/час). За ним на такой же машине финишировал Хавел.

В гонке мотоциклов с рабочим объемом двигателя до 500 см<sup>3</sup> первое место досталось Хоккингу (Родезия). На фирменном «МВ-Агуст» он показал среднюю скорость 142 км/час и скорость лучшего круга — 145 км/час.

Теперь о главном — как проявили себя в этих напряженных скоростных испытаниях гоночные мотоциклы.

В классе до 125 см<sup>3</sup> самые высокие технические показатели имели МЦ-125 с двухтактным двигателем мощностью 23—24 л. с. (при весе мотоцикла 70 кг). «Чезет-ЦКЭБ» хотя и несколько уступал им в динамике (мощность 21 л. с., вес 80 кг), но также зарекомендовал себя

как надежная скоростная машина. Безынтересно отметить, что мотоциклы «Чезет-ЦКЭБ», принадлежащие заводу «Чезет», в этом году стартовали в девяти соревнованиях и заняли шесть первых, семь вторых и шесть третьих мест, причем случившаяся с дистанции почти не было.

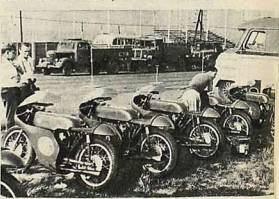
В классе до 250 см<sup>3</sup> ана конкурренции были мотоциклы «ЦКЭБ-Ява», изготовленные ЦКЭБ в сотрудничестве с чехословацким заводом 9 мая («Ява»). Эти мотоциклы имеют вес 125 кг и снабжены двигателем мощностью 38 л. с. Гораздо хуже проявили себя мотоциклы МЦ-250, имеющие более сильный двигатель (40 л. с.). Из трех стартовавших машин финишировала только одна (четырнадцатое место). Такие низкие результаты объясняются, видимо, недостаточной надежностью этих мотоциклов, их чувствительностью к высокой температуре окружающего воздуха (в Брно она достигала 32—33 градуса).

В течение спортивного сезона 1960 года мотоциклы «ЦКЭБ-Ява», принадлежащие заводу 9 мая, участвовали в тридцати гонках. Спортсмены, выступавшие на них, заняли 11 призовых мест, в том числе пять первых и четыре вторых. Наши С-259 стартовали в пяти соревнованиях (три первых и одно второе место). Таким образом, сейчас можно уверенно говорить о высоких ходовых качествах этих машин.

В классе до 350 см<sup>3</sup> наиболее скоростными оказались «Ява-350» и английский «Нортон».

Мотоциклы «Ява-350» были представлены на 15 гонках, где заняли десять первых и три вторых места. На двух этапах мирового чемпионата во Франции и Италии Ф. Счастный на этом мотоцикле занял второе место, что обеспечило ему общее четвертое место в этом классе. В мировом чемпионате «Ява-350» заняла третье место в первенстве заводской марки.

Мы не случайно столь подробно остановились на выступлениях «Ява-350».



Мотоциклы «ЦКЭБ-Ява» в Брно.

Конструкция этого мотоцикла совершенно аналогична С-259, за исключением рабочего объема цилиндров. На базе последнего ЦКЭБ мотоцикlostроения также разработал мотоцикл класса до 350 см<sup>3</sup> — С-360. К сожалению, его не удалось испытать и подготовить к стартам в Брно. С-360 стартовал несколько раз — в международных соревнованиях, проведенных в Праге и Хебе (ЧССР), где он занял второе место.

Поскольку создание новых мотоциклов класса до 350 см<sup>3</sup> не входит в план совместных работ ЦКЭБ и завода 9 мая,



конструкции их разрабатывались совместно. Приведем некоторые сравнительные данные по этим мотоциклам.

У двигателя С-360 и «Ява-350» различные диаметры цилиндра (D) и ход поршня (S). На С-360 сохранены те же соотношения параметров, что и на С-259, а именно:  $D = 46 \text{ мм}$ ,  $S = 57,6 \text{ мм}$ ,  $S/D = 0,93$ . У «Явы-350» применены большие и поршневые кольца от двигателя «Ява» 1958 года:  $D = 59 \text{ мм}$ ,  $S = 63,4 \text{ мм}$ ,  $S/D = 1,07$ .

Мощность двигателя С-360 равна  $50 \sim 50,6 \text{ л. с.}$ , у «Явы» —  $48 \sim 49 \text{ л. с.}$  К тому же С-360 обладает более высокой крутящим моментом, а следовательно, и большей мощностью при более низких оборотах.

На основе этих сопоставлений можно предположить, что новый мотоцикл С-360 сможет показать хорошие результаты на международных соревнованиях 1961 года.

Итак, что же показали старты в Брно? Прежде всего, что за короткий срок мы преодолели отставание нашего гоночного мотоцикlostроения и создали машины в классе  $125 \text{ и } 250 \text{ см}^3$ , которые по своим ходовым качествам находятся на уровне лучших современных мотоциклов немарок и могут успешно соперничать с ними. Девятая работа советских и чехословацких конструкторов над созданием этих машин была весьма плодотворной и вполне себя оправдала.

Первые испытания нового мотоцикла ЦКЗБ С-360 выявили его перспективность и конструктивное совершенство. О критичные итоги гонок были для нас, скажем прямо, мало утешительными. Они еще раз подтвердили, что наши спортсмены уступают в мастерстве лучшим иностранным кольцевикам. Однако мы не склонны винить в этом только самих гоночников. Причина неудач кроется не в их личных качествах, а в том, что они получают худшие условия (в смысле тренировок), чем их зарубежные коллеги. Чехословацкие мастера Счастный и Хавел в сезоне 1960 года участвовали в восемнадцати-двадцати гонках, а Севостьянов и Васин — только в пяти. Чехословацкие спортсмены соревнуются только на кольце, наши же кочуют с артугой еще и в кроссе, и в шестидневке.

Неудача в Брно не должна обескуражить ни спортсменов, ни тренеров, ни руководителей спортивных организаций. Опыт, необходимый для выступления на серьезных международных гонках, приходит не сразу. Для того чтобы новая мотоциклетная техника, создаваемая в ЦКЗБ, могла быть эффективно использована, необходимо изменить существующую у нас систему подготовки спортсменов и прежде всего ввести специализацию. Нужно создать нашим гонощикам такие условия, чтобы в течение сезона они могли участвовать не менее чем в 15 соревнованиях на кольце. Для этого следует расширить календарь, чаще посылать лучших гоночников на международные соревнования, приглашать зарубежных спортсменов. Только тогда спортивная квалификация наших кольцевиков будет приведена в соответствие с техническими возможностями новых советских гоночных мотоциклов.

**С. ИВАНЦИК**,  
главный конструктор ЦКЗБ  
по гоночным мотоциклам.

Сержуко.

**СОВЕТСКИЕ ГОНОЩИКИ ВПЕРЕДИ ШВЕДОВ И ПОЛЯКОВ. ИГОРЬ ПЛЕХАНОВ ПОБЕЖДАЕТ В СЛАНАХ, ЛЕОНИД ДРОБЯЗКО — В ЧЕСКЕ-БУДЕЙОВИЦЕ**

**В** конце сентября 1960 года в Чехословакию для участия в соревнованиях с польскими, шведскими и чешскими гонощиками вылетела команда советских спортсменов в составе трех участников — И. Плеханова, Б. Самородова, Ф. Шайнурова и оседлая Л. Дробязко. К этому времени закончились жареные гонки на первенство Европы и мира, и наши противники смогли выставить команды в наилучших составах.

Вначале была проведена командная гонка. Она состоялась на Страговском стадионе — крупнейшем мотоциклетном сооружении страны. Наши спортсмены выехали всего лишь два года выступавшим в этом виде мотоциклетных соревнований, пришлось встретиться с настоящими «саами» жареных дорожек, имеющими за плечами многолетний опыт международных соревнований. Швед Бернат Нильссен, например, рассказал нам, что только в нынешнем сезоне он стартовал почти в тридцати гонках с участием зарубежных спортсменов.

Непривычной для нас оказалась и страговская дорожка, имеющая не шебенчатое, а асфальтовое основание. К тому же трехдневный беспрепятственный дождь сделал в верхней своей части дорожку скользкой на все это, советские гонощики выступили успешно. Правда, в результате упорной борьбы, проходившей в присутствии 145 тысяч зрителей, они уступили победу хозяевам: Я. Махачу, Л. Томичеку, С. Свободе и А. Касперу, набравшим 20 очков. Но в второе место, завоеванное нашими спортсменами (И. Плеханов — по почетным, если учесть, что они оставили позади себя таких грозных соперников, как шведы и поляки).

Перед гоночкой никто из наших противников не предполагал, что русские покажут столь высокий класс езды. Но вот начался последний из трех дней, и польские и шведские гонощики не выдерживают нашего напора. Они демонстрировали разнообразную и красивую технику езды, но при возникших обострениях отказывались от борьбы. Исключение составил лишь один из последних заездов, в котором борьба за первое место шла между Шайнуровым и шведом Свостеком.

Последний при входе в вираж навалился на уфимца, прижал его к бортику и буквально заставил упасть. Это стоило нам трех очков. Если бы Шайнуров имел больший опыт международных встреч, он, конечно, применил бы контрприем и избежал падения. Еще три очка были потеряны в самом последнем заезде из-за поломки передней вилки на мотоцикле Леонида Дробязко. Не слушались этих неудач — наша команда могла бы стать победительницей.

После гонок на Страговском стадионе стало ясно, что в предстоящих четырех соревнованиях на личное первенство «русские» в самом последнем заезде из-за первого места с не меньшим основанием, чем шведы, чехи и поляки.

Разбившись на две группы, спортсмены выехали для продолжения встреч в другие города Чехословакии. 5 октября дважды звучал Гимн Советского Союза в

честь победителей соревнований в Сланах и Ческе-Будеювице — Игоря Плеханова и Леонида Дробязко. Нелегко досталась им победа. Гонки проходили в совершенно непрерывной за нас обстановке — при электрическом освещении. Дождь испортил асфальт-жареную дорожку в Сланах, превратил ее в своеобразный жареный коток. И все же замечательные советские спортсмены не растерялись и, продемонстрировав высокое мастерство, одолели опытных соперников. Ученчатыми золотыми венками, горнично приветственными зрителями, они совершили круг почта.

На соревнованиях в Сланах вторым был швед Ларссон, третьим — чех Каспер. Б. Самородов занял седьмое место. В Ческе-Будеювице на второе и третье места вышли Свенссон (Швеция) и Капала (Польша), Ф. Шайнуров был восьмым.

В заключительных соревнованиях 9 октября Дробязко и Шайнуров стартовали в Банска Быстрице, а Плеханов и Самородов — в Кошчевницах. Леонид Дробязко, получивший травму, не смог встать в гонку в присутствии ему наступательного стиля и занял лишь девятое место. Оставшийся без поддержки Ф. Шайнуров сражался отважно, но после поломки колесчатого вала (в последнем заезде) был отброшен на седьмое место. Неудачным оказался здесь чемпион Польши Капала, который и стал победителем этих соревнований. Второе место занял Свенссон, третье — Махач.

Мало, что сомневался в том, что и в Кошчевницах победит И. Плеханов. Действительно, в первом же заезде он далеко уходит от своих соперников. Когда же до победного финиша остается один круг, происходит непредвиденное — отлетает подложка, и Плеханов оканчивает гонку последним. Это сразу лишает его шансов на победу. Теперь все надежда была только на Б. Самородова. И он не подкачал. В напряженной обстановке, когда противники жаждали реванши, Самородов демонстрировал стремительно, используя различные тактические уловки. Это принесло ему успех. Програв только одно очко Нильссену (Швеция), он занял второе место. Хорошо выступил и Плеханов. Выиграв два заезда, он занял шестое место.

Международные старты на чехословацких мотоциклах были серьезным экзаменом для наших гонщиков. И они выдержали его с честью. Во многом их успеху сопутствовал тот исключительно теплый и радужный прием, который был оказан советским спортсменам многочисленными зрителями и организаторами соревнований — руководителями чехословацкого мотоспорта.

Трудно переоценить значение этих встреч, победителей наших мастеров жареных дорожек спортивным и техническим опытом, который очень пригодится в грядущих схватках на мотоциклах.

**В. СПОРТ**,  
заслуженный мастер кнртеев.

# Как провести

Окончание. См. «За рулем» № 9, 10.

## ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

**ФИГУРНОЕ ВОЖДЕНИЕ.** Это достаточно интересное и в то же время простое по организации соревнование. Но оно существенно отличается от обычного, регламентированного. Единой всеобщей спортивной классификацией. В ралли такое состязание приобретает скоростной характер. Этому должно быть подчинено



На трассе кросса.

Трасса кросса можно усложнить также за счет введения элементов фигурного вождения («восьмерок», «колейных мостов» и т. д.).

**ЛИНЕЙНАЯ ШОССЕЙНАЯ ГОНКА** проводится на небольшом прямом участке дороги. Основная цель соревнований — сравнить динамические качества автомобилей, а также оценить мастерство водителя.

Старт дается с места, финиш — на проход или с остановкой на заданном месте. В этом случае выявляются тормозные качества автомобиля и умение водителя использовать их. На месте остановки могут быть нанесены две параллельные линии на расстоянии 4—5 метров друг от друга. Автомобиль должен остановиться между ними. Возможны и другие варианты, например, остановка передними колесами на стоп-линии шириной 200—300 мм.

**ИППОДРОМНАЯ ГОНКА** требует несложной и небольшой по объему подготовительной работы и интересна в спортивном отношении. Соревнования проводятся на обычной беговой дорожке длиной 1600 или 1400 метров. Старт принимают одновременно несколько автомобилей (в зависимости от ширины дорожки). Участники проходят 2—5 кругов.

**ШОССЕЙНАЯ ГОНКА.** Это самый сложный вид дополнительных соревнований как для гонщика, так и для организаторов. Помимо трудностей, связанных с выбором трассы, организатором состязаний приходится принимать специальные меры по обеспечению безопасности.

Трасса может проходить по улицам, парковым дорожкам или по загородным шоссе. Часто используется незамкнутый отрезок автомобильной дороги. Но трасса гонки может быть и кольцевой (длинной 5—10 км). Покрытие должно быть по возможности высокого качества; ширина проезжей части не меньше 6 метров. Желательно на трассе иметь повороты различной сложности, подъемы и спуски. Повороты должны хорошо просматриваться.

Иногда шоссейную гонку проводят в горных условиях. Необходимо, чтобы трасса была четко размечена хорошо видимыми издала указателями. Для этого применяются щиты размером примерно 2 × 2 метра. На них, кроме того, указывается расстояние до поворота.

Если трасса замкнута, то неподалеку от финиша следует выбрать площадку, на которую автомобили смогут съехать по окончании дистанции.

Безопасность при проведении шоссейно-кольцевой гонки во многом зависит от умело выбранной трассы. Кроме того, на выразах необходимо закрывать нижнюю часть столбов, выступы зданий, деревьев и т. п. токнами прассованного сона или соломы, утильными автомобильными покрышками, прочными деревянными щитами.

На все время соревнований трасса полностью закрывается для постороннего движения. Наиболее опасные места ограждаются канатами, чтобы зрители были отделены от трассы.

## ДОКУМЕНТЫ О ПОДГОТОВКЕ ТРАССЫ

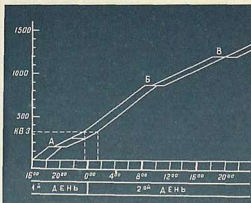
Выбрав трассу, начальник дистанции должен представить в судейскую коллегию схему, макет маршрутной карты, данные о средних скоростях движения по участкам и общий график всего соревнования.

**СХЕМА** не должна содержать излишних подробностей. На нее наносится маршрут, места расположения КП и КВ (кроме секретных), а также крупные перекрестки и основные населенные пункты. Иногда можно ограничиться изображением только контуров трассы и пунктов КВ.

Один экземпляр схемы трассы с коротким описанием направляется в органы милиции для согласования. **МАРШРУТНАЯ КАРТА** должна содержать сведения о названии и адресах судейских пунктов на трассе, номерах и обозначениях их, расстояниях между КВ и КП. Иногда указывается только средняя заданная скорость между ними.

**ОБЩИЙ ГРАФИК.** Прежде чем приступать к составлению графика, следует назначить скорости движения, что является одной из ответственных задач начальника дистанции. Здесь имеется двойная опасность. Соревнование может превратиться либо в спокойную прогулку, либо в «беженую» гонку. Если начальник дистанции не имеет достаточного опыта, ему лучше всего самому пропе-

На рисунке показан образец графика. Точка А, В, В условно обозначают места скоростных дополнительных соревнований. На КВ-3 участником проедет с 25 час 30 мин. Первый день до 1 час. 25 мин. во второй день.



но расположение фигур и расстояние между ними. Считается вполне допустимым видоизменять их, а также вводить новые\*. Чтобы не тратьте времени на перестановку флажков, габариты фигур для всех марок автомобилей, участвующих в соревнованиях, оставляют одинаковыми. Не нужно устанавливать много фигур, достаточно 6—8.

**КРОСС** также сравнительно легко организовать. Его трасса может иметь крутые повороты, подъемы, спуски. На ней можно создавать и искусственные препятствия, например, узкие дорожки, канавы и т. д. При этом нельзя, однако, допускать, чтобы преодоление препятствия требовало применения средств повышения проходимости автомобиля.

Общую длину дистанции следует рассчитывать так, чтобы ее можно было пройти за 10—15 минут.

Старт лучше давать одновременно двум или даже нескольким автомобилям. Однако, если обгон на трассе затруднен, выпустить нужно по одному автомобилю. Это обеспечивает более равные условия для соревнующихся.

\* Схема расположения фигур, их размеры и шкала нумерации должны содержаться в общих условиях проведения автомобильных ралли.



Фигурное вождение на льду.



# МЕСИНЫЕ РАЛЛИ

хат по трассе на автомобиле одного из классов, которые будут использованы в ралли. Эту поездку целесообразно совершать по графику, составленному для спортсменов.

Иногда занеженные скорости могут тоже являться серьезным испытанием для участников. Например, если задать скорость 35—45 км на хорошем прямом шоссе, то соблюсти эту скорость будет довольно сложно.

Выбрав скорость, можно приступать к составлению графика. Сначала намечают приблизительный график. Это делается для того, чтобы определить время открытия и закрытия пунктов КВ и КП, прохождения населенных пунктов и проведения скоростных испытаний.

Кроме того, такой график позволяет «охватить взглядом» все соревнование и определить его продолжительность.

На основе предварительного составляется окончательный график соревнования.

При расчете времени, необходимого для проведения дополнительных соревнований, нужно учитывать время на проезд от входного пункта КВ до места соревнований, а после их окончания — до выходного пункта КВ.

После того как схема трассы, макет маршрутной карты, общий график, данные о скоростях по участкам готовы и взаимосвязаны, их надо направить в главную судейскую коллегию. Здесь их утверждают, составляют необходимые документы, которые передают для размещения.

Теперь в работу активно включается судейская коллегия. Секретариат готовит формы, бланки и т. п.

## СВЯЗЬ, ТРАНСПОРТ, МЕДПОМОЩЬ

Организация связи на соревнованиях имеет важное значение, так как обычно пункты КВ и КП расположены довольно далеко от старта-финиша. Лучше всего использовать телеграф. Для этого нужно предварительно договориться с соответствующими управлениями связи, чтобы передача информации шла по условным адресам-паролям. Оплату можно производить по окончании соревнований сразу за все поданные телеграммы.

Телефонная связь менее удобна и надежна. Однако иногда можно пользоваться и ею. Если в местном радиоклубе есть достаточное количество портативных радиостанций, обладающих требуемым радиусом действия, то пункты на трассе можно снабдить рациями. В этом случае нужно выставить радиостанции на месте работы заранее, минимум за день, чтобы успеть проверить надежность связи.

На период соревнований судейская коллегия должна быть обеспечена необходимыми транспортными средствами. Они нужны для работников службы дистанции, которым после прохождения машин надо объехать всю трассу для

сбора документов и эвакуации сошедших с дистанции участников.

Кроме того, в распоряжении главной судейской коллегии необходимо иметь транспорт на случай немедленного выезда на трассу в связи с каким-либо происшествием или для доставки судей на секретный пункт. Желательно также иметь радиоавтомобиль с усилителем и микрофоном. Кроме объявлений и распоряжений по радио, его можно использовать для репортажа о соревновании.

Наконец, весьма важная сторона подготовки соревнований — организация медицинской помощи. Нужно договориться с местной организацией Красного креста, чтобы она выделила дружинников на каждый пункт КВ и КП. На старта-финише и в местах проведения дополнительных испытаний (особенно скоростных) надо организовать дежурство врачей и медсестер. В их распоряжении должны быть санитарные автомобили. Следует предупредить о проведении соревнований и работников медицинских учреждений, расположенных на трассе. Судьи на пунктах обязаны точно знать, в какую ближайшую больницу или поликлинику им обращаться при несчастном случае с кем-либо из участников.

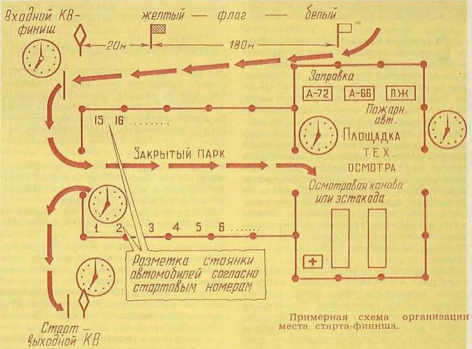
Они обычно является днем приема автомобилей технической комиссией.

Для постановки машин надо заранее подготовить закрытый парк и выходной пункт КВ при нем. Лучше, если места технического осмотра и заправки будут расположены вблизи закрытого парка. Это позволит избежать излишних перемещений машин участников с места на место.

В местах проведения дополнительных испытаний можно обойтись без закрытых парков. Эти соревнования можно провести, как говорится, с ходу, дав несколько минут на отдых участникам и проверку машин перед стартом.

Старт-финиш необходимо обставить как можно торжественней, используя его для популяризации автомобильного спорта. В целях привлечения зрителей перед соревнованием следует широко использовать печать, радио, телевидение, а также организовать на крупных предприятиях, в учебных заведениях выступления спортсменов и судей.

В заключение — одно общее пожелание. При подготовке к проведению ралли нельзя пренебрегать мелочами.



Примерная схема организации места старта-финиша.

## ПЕРЕД СТАРТОМ

Если участники прибыли из других городов или областей, то полезно позаботиться о том, чтобы они перед началом соревнования смогли провести осмотр, регулировку, малый ремонт своих автомобилей. Желательно договориться с администрацией какого-либо автохозяйства о предоставлении для этой цели бокса с канавами или эстакадами, смазочного оборудования, компрессора и т. д.

В небольших соревнованиях день прохождения участниками мандатной комис-

сировать. Нужно заранее глубоко продумать каждый вопрос. Начинать лучше с простых соревнований, не увлекаясь большими масштабами. Иными словами, от однодневных соревнований к многодневным, от простых к сложным — такой путь позволит избежать многих ошибок.

В. ЕГОРОВ,  
мастер спорта,  
судья республиканской категории;  
В. СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ,  
тренер-инструктор ЦАМК,  
судья республиканской категории.



# ПРИНЦИПЫ ФОРСИРОВКИ

## ПОДВЕСНОГО МОТОРА

Всего полгода прошло с тех пор, как зеленые ракеты, взмывшие над водоемами страны, возмущали и накаляли массовых водно-моторных соревнований Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. За это время водно-моторный спорт сделал огромный шаг вперед. Построены новые спортивные суда, показаны высокие достижения, но главный успех Спартакиады заключается в массовости, а не в высоком уровне водно-моторников. За последнее время в первичных организациях ДОСААФ родилось много новых водно-моторных секций, появились самостоятельные водно-моторные клубы.

Для молодых водно-моторников предназначается помещаемая ниже статья автора книги «Подвесные моторы» инж. А. Агостова, в которой освещаются вопросы, связанные с форсировкой и доводкой двигателя. В дальнейшем редакция намеревается ряд материалов ведущих спортсменов-водно-моторников об опыте доводки двигателя и соревнованиях.

**С**ерьезные подвесные моторы обычно не удовлетворяют требованиям, предъявляемым к спортивным двигателям. Поэтому их, как правило, приходится форсировать. Но прежде чем приступить к этой работе, необходимо тщательно изучить все технические данные подвесного мотора (в особенности полученного с завода). В первую очередь знакомится с технической документацией, а затем обкатывают двигатель на богатых смесях. Для этого главный жиклер заменяют более производительным (примерно на 30 проц. по сравнению с заводским). Обкатку начинают при малых оборотах и постепенно открытым дросселем с нагрузкой, равной вначале 25—30 проц., затем 50 и 75 проц. и, наконец, при полной нагрузке.

Если при этом двигатель работает без перегрева и стуков, а сгорание рабочей смеси происходит без дыма, обкатку можно считать оконченной. Следующий этап — выявление дальнейших возможностей двигателя. Для этого форсируют его работу, т. е. стремятся достичь максимально-предельной мощности без каких-либо переделок конструкции. При появлении стука или перегрева двигателя — немедленно приостанавливают форсировку и выясняют причину неполадок.

Результаты наблюдений за работой двигателя в процессе обкатки и пробега заносит в формуляр или дневник испытаний. На основании этих данных затем решают, для каких видов соревнований целесообразно использовать двигатель, и намечают план его форсировки.

Мощность двигателя повышается, как известно, главным образом за счет уве-

личения числа оборотов. Это достигается путем повышения степени сжатия, подбора соответствующего вида топлива, применения наддува и т. д. Анализ этих факторов и должен помочь гощику определить, за счет чего можно получить наибольшую мощность двигателя.

Универсального способа форсировки нет и быть не может, так как каждый двигатель, даже серийный, имеет свои особенности. Кроме того, большую роль играет и назначение подвесного мотора. Для соревнований на короткую дистанцию основное значение приобретают быстрый запуск и приемистость. В гонках на длинные дистанции более важно обеспечить бесперебойную работу двигателя, т. е. достаточное охлаждение

ты (метилловый, этиловый, бутиловый) или их топливные смеси. В таблице приводятся несколько распространенных рецептов топливных смесей, обеспечивающих при высокой форсировке двигателя бездетонационную работу.

Содержится в проц.

Число смеси	Содержится в проц.							
	Метилловое до спирта	Этиловое до спирта	Бутиловое до спирта	Валюла Цинк до бензина	Бензина	Ацетона	Сорбесто-го эфира	
1	30	30	—	30	—	10	—	—
2	40	30	—	15	—	10	5	—
3	80	—	—	—	—	10	10	—
4	86	—	—	9	4	—	—	1
5	—	45	25	25	3	—	—	2
6	—	90	—	—	—	10	—	—

Для современных двухтактных подвесных моторов без наддува можно получить литровые мощности (в л. с./л.), приведенные в таблице.

Степень форсировки двигателя следует выбирать обоснованно, исходя, как уже указывалось, из технических данных, а также прочностного расчета. Какие же существуют практические пути для достижения максимальной мощности?

Увеличение числа оборотов с учетом всех изменений в конст-

Степень форсировки	125 см <sup>3</sup>		250 см <sup>3</sup>		350 см <sup>3</sup>	
	Степень сжатия	Лит. мощ-ность	Степень сжатия	Лит. мощ-ность	Степень сжатия	Лит. мощ-ность
Без форсировки	5—6,5	50—70	5—6	45—60	5—6	40—55
Умеренная	6,5—10	70—80	6—8	60—70	6—7,5	55—65
Высокая	Свыше 10	80—100	Свыше 8	70—85	Свыше 7,5	65—75

стенку цилиндра и поршня, умеренную нагрузку на подшипники, хорошую смазку поршня и всех движущихся деталей, а также надежное зажигание.

Все детали без наддува по степени их форсировки, определяемой обычно литровой мощностью  $N = \frac{W}{V} \cdot \frac{P_{max}}{P_{atm}} \cdot N_{lit}$  — литровая мощность в л. с./л,  $N_{lit}$  — фактивная мощность в л. с. и  $V$  — рабочий объем цилиндра), можно разделить на три категории:

— нормальные, работающие на обычном топливе (автобензин А-66, А-72, А-74 и крикин-бензин), с числом оборотов 4000—5000 в мин;

— с умеренным форсированием, работающие при несколько повышенных степенях сжатия и оборотах на улучшенном топливе (этилированные бензины I сорта и авиабензины Б-70, Б-91/115, Б-93/130, Б-95/130), с числом оборотов 5000—6000 в мин;

— высокофорсированные, работающие на специальном топливе при высоких степенях сжатия ( $E=7,5-9,0$ ) и максимально-возможных оборотах (до 9000 об/мин).

К специальному топливу относятся смеси бензина с бензолом, толуолом, ксилолом и другими присадками, в том числе и антидетонаторами, а также спирт-

ручки (например, увеличение времени свечения аэрозольных свечных и продувочных окон, замена отдельных перенапряженных деталей и узлов и др.).

Снижение гидравлических сопротивлений в двигателе за счет уменьшения потерь: на трение в карбюраторе, газопроводе и продувочных окнах; при взвешивании потока горючей смеси и отработавших газов, при резком сужении или расширении газопровода. На гидравлические сопротивления сильно влияет шероховатость внутренних стенок газопровода, поэтому их следует не только шлифовать, но и полировать, прибегая в некоторых случаях к специальным инструментам.

Снижение тепловых потерь, например, вследствие охлаждения стенок цилиндра или плохого сгорания газов. Следует помнить, что при чрезмерном увеличении высоты продувочных окон также могут произойти большие теплотери.

Подбор топлива, соответствующего конструкции двигателя.

Снижение потерь на трение движущихся деталей. Это достигается шлифовкой и полировкой сопряженных

(Продолжение см. на стр. 25)

# НА СТАРТЕ 70 АВТОМОБИЛЕЙ



О ЧЕМ ГОВОРТ ТЕХНИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ КОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ, УЧАСТВОВАВШИХ  
В ПЕРВЕНСТВЕ СССР ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ГОНКЕ

## ШАГ ВПЕРЕД

Те, кому довелось побывать на всех шести первенствах СССР по шоссейно-кольцевой автомобильной гонке (они проводятся с 1955 года), не могли не заметить изменений в спортивном автомобильном парке. В самом деле, если в 1955—1956 годах гоночных автомобилей на старте не было совсем, а спортивные насчитывались единицами, то в этом году на первом этапе (г. Ленинград) стартовало 27 гоночных и 43 спортивных. Это позволило впервые провести первенство по трем формулам гоночных автомобилей.

Нельзя не отметить и некоторых изменений в конструкциях. Отрадный факт — появление автомобилей формулы «Юниор» и машин с пластмассовыми кузовами.

В то же время автомобилей I формулы (2500 см<sup>3</sup>) в соревнованиях участвовало являло недостаточное, хотя с технической точки зрения они могли бы дать ценный материал по форсировке двигателя М-21. Не было автомобилей формулы II (до 750 см<sup>3</sup>). Между тем с выпуском «Запорожца» эта формула должна стать весьма перспективной. Наконец, автомобили III формулы (до 500 см<sup>3</sup>) хотелось бы видеть не только с четырехтактными, но и с двухтактными двигателями.

Самой малочисленной на соревнованиях была группа автомобилей «Юниор». В нее в этом году входили автомобили с рабочим объемом двигателя до 1360 см<sup>3</sup>. Но, учитывая современную тенденцию развития этой формулы за рубежом, следовало бы стимулировать создание для них двигателей с рабочим объемом 1100 см<sup>3</sup>.

С сожалением приходится констатировать, что добровольные спортивные общества «Труд», «Спартак», а также автомобильный ДОСААФ мало уделяют внимания строительству гоночных автомобилей. На первенстве СССР были представ-

лены всего два такие машины от московского АМК, одна — от таллинского, и одна — от тбилисского.

Несмотря на многочисленность спортивных автомобилей, новых конструкций среди них почти не было.

## ПОДГОТОВКА РЕШАЕТ УСПЕХ

Известно, что высокие спортивные показатели в шоссейно-кольцевых гонках в большой степени зависят от технического состояния и подготовки автомобиля. Она же оставляет желать лучшего. Так, при подготовке автомобилей с двигателями М-20, М-21 и ЗИЛ-111 не были учтены особенности гонки на коротких трассах с большим количеством крутых поворотов и подъемов. По своим динамическим качествам эти автомобили больше подходили к соревнованиям на Минском кольце, где много прямых участков и решающую роль играет скорость.

Среднее число оборотов коленчатого вала двигателя для большинства этих автомобилей не превышало 3150. Исключение составляли машины, идущие под № 45 (3500 об/мин) и № 9 (3400 об/мин), на которых были заняты первые места в таллинской гонке. Низкие средние числа оборотов были и у автомобилей «Юниор».

Хотя этот фактор не позволяет дать полную оценку условий работы двигателя, однако, учитывая особенности ленинградских и таллинских трасс, напрашивается вывод, что при трехступенчатой коробке передач динамика автомобиля может быть улучшена за счет увеличения передаточного числа главной передачи или уменьшения размеров покрышек. Правильно выбранным передаточным числом, а также применением четырех- и пятиступенчатых коробок передач следует объяснить сравнительно высокие скорости, полученные на спортивном автомобиле

«Москвич» и гоночных автомобилях III формулы.

Результаты обоих этапов показывают, что спортивные автомобили с двигателем М-21 имели явное преимущество перед автомобилями с двигателями большого литража. Так, например, победитель на таллинском этапе в группе А мастер спорта Б. Курбатов, выступая на автомобиле ЗИЛ-112 с рабочим объемом двигателя в два раза большим, чем у М-21, развил скорость на 2,1 прог. ниже, чем Н. Сорочинский, победивший в группе Б.

Положение о соревновании допускало перевод автомобилей из низших групп в высшие. В результате в группу А (выше 3000 см<sup>3</sup>), в которой было лишь 3 автомобиля с двигателями М-12 и один с двигателем ЗИЛ-111, было заявлено еще 5 машин с двигателями М-21 (2450 см<sup>3</sup>) из группы Б. Такой массовый переход из одной группы в другую наводит на мысль, что существование группы А в дальнейшем будет оправдано только в случае, если появится достаточное количество автомобилей с новыми верхнеклапанными двигателями М-13 («Чайкан»).

Группа Б (до 3000 см<sup>3</sup>) включала 9 автомобилей с верхнеклапанными двигателями М-21, на каждом из которых было установлено по 2 карбюратора К-22 различных модификаций и повышена степень сжатия (примерно до 7,5).

Сравнительно небольшая разница в скорости автомобилей группы А и Б по отношению к группам В (до 2300 см<sup>3</sup>) и Г (до 1600 см<sup>3</sup>) свидетельствует, по-видимому, о том, что спортсмены не смогли в полной мере использовать возможности форсирования двигателя М-21. Наибольшее количество автомобилей насчитывалось в группе В. Почти на всех из них были установлены бесперспективные нижнеклапанные двигатели М-20 с двумя карбюраторами К-22. К тому же технический осмотр показал, что большинство автомобилей группы В, а также





Автомобиль формулы III (до 500 см³) «НАМИ-041М» с пластмассовым кузовом.

некоторые автомобили группы А (преимущественно ДСО «Спартак») имели неоправданный внешний вид. Техническое состояние ряда автомобилей также было плохим. Все это не могло не отразиться на результатах соревнований: из 15 автомобилей группы В финишировало лишь 7.

Единственным спортивным автомобилем в группе Г был автомобиль мастера спорта К. Гальгина (Советская Армия). Остальные участники выступили на автомобилях со стандартными кузовами и форсированными двигателями «Москвич-407». На первом этапе гонок выяснилось, что ряд деталей подвески автомобиля «Москвич-407» не выдерживает нагрузки при прохождении крутых поворотов с повышенной скоростью. Перед вторым этапом были установлены усиленные фланцы ступиц и рычаги передней подвески, которые успешно выдержали испытание на таллинской трассе. Это наглядный пример того, как опыт автомобильных соревнований позволяет совершенствовать конструкции автомобилей.

Как известно, в Таллине на автомобильной группе I первым закончил гонку мастер спорта Ю. Чирова (МЗМА) и вторым его одноклассник мастер спорта Е. Веретов. Помимо личного мастерства этих спортсменов, в их успехе немалую роль сыграла лучшая подготовка двигателя. На двигателях автомобилей Ю. Чирова и Е. Веретова было установлено по 4 карбюратора К-28 и степень сжатия увеличена до 9. Эти автомобили развивали более высокую скорость, чем машины, имевшие двигатель с двумя карбюраторами К-59 и со степенью сжатия 8.

Однако при установке 4 карбюраторов остается еще много нерешенных вопросов, связанных с наполнением и карбюрацией. На автомобиле мастера спорта В. Орлова (МЗМА) двигатель, имевший 4 карбюратора, не развил в Ленинграде достаточной мощности. Тогда перед вторым этапом на тот же двигатель было установлено 2 карбюратора К-59. Динамика автомобиля заметно улучшилась.

## БУДУЩЕ ЗА «ОНИОРАМИ»

Самыми перспективными ныне являются гоночные автомобили формул III и «Юниор».

В группе гоночных автомобилей формулы III (до 500 см³) наибольший интерес представлял автомобиль «НАМИ-041М» с пластмассовым кузовом. Расположение двигателя максимум вперед позволяет улучшить наполнение цилиндров (благодаря тому, что карбюраторы забирают более холодный воздух), а также уменьшить сопротивление на впуске путем установки прямых выхлопных труб. На этом автомобиле Г. Сурругчев (НАМИ) стал победителем ленинградского этапа, а затем чемпионом страны.

Хороших результатов добился молодой эстонский гонщик Э. Гриффель («Калева»), выступивший на одном из

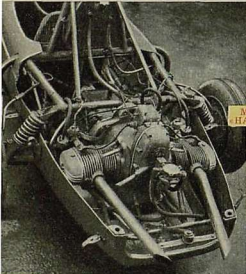
трех автомобилей, выпущенных Таллинским авторемонтным заводом. Он победил на II этапе, скорость его лучшего круга была 107,5 км/час. Однако первый этап первенства, где у всех этих автомобилей наблюдался перегрев двигателя, показал, что требуется доработка системы охлаждения.

Наиболее интересной по конструкции и качеству отделки была машина формулы «Юниор» мастера спорта В. Косеникова («Спартак», Ленинград). Почти горизонтальное расположение двигателя «Москвич-407» позволило уменьшить высоту передней части автомобиля. На двигателе установлены четыре прямоточных карбюратора мотоциклетного типа.

В группе гоночных автомобилей формулы I высоких показателей на II этапе добился таллинский доездровел Л. Кырге. Он прошел всю дистанцию со средней скоростью 115,62 км/час и показал скорость лучшего круга 118,6 км/час, что является абсолютным рекордом трассы. Одна из особенностей его машины — установка уменьшенных передних колес (5,60—15). В целом «Старый Томас» все же является перетяжеленной конструкцией и нуждается в доработке.

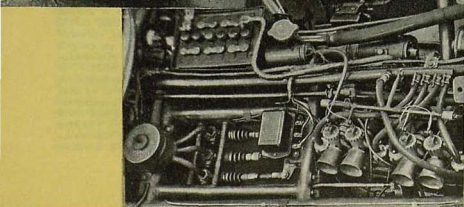
Сравнения скорости гоночных и спортивных автомобилей, имевших одинаковые двигатели, показывают, что у гоночных с двигателями М-21 скорость на таллинской трассе была выше почти на 9 проц. В Ленинграде гоночные автомобили не имели заметного преимущества перед спортивными.

На таллинской трассе разница в величине максимальной скорости между различными группами спортивных автомобилей была невелика (3 проц.). Следовательно, на коротких трассах решающую роль играет устойчивость автомобиля, его вес, маневренность, а также квалификация спортсмена. В меньшей степени результат зависит от мощности двигателя.



Моторный отсек автомобиля «НАМИ-041М».

Моторный отсек автомобиля В. Косеникова.



ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ ПО ГРУППАМ АВТОМОБИЛЕЙ

Категория автомобилей	Этап гонок	Двигатель	Средняя скорость, км/час	Скорость лучшего круга, км/час	Число оборотов в минуту, соответствующее скорости лучшего круга
А	Л*	М-21	114,53	109,0	2860
	Т	ЗИЛ-111	114,32	106,7	2920
В	Л	М-21	100,49	108,0	3120
	Т	М-21	105,93	109,0	3150
В	Л	М-20	102,07	105,0	3140
	Т	М-21	101,45	105,6	3550
Г	Л	«Москвич-407»	89,06	92,8	3550
	Т	«Москвич-407»	99,96	107,5	3840
Формула I «Юниор»	Л	М-21	106,42	108,0	3000
	Т	М-21	115,02	118,6	3400
Формула III	Л	«Москвич-407»	87,47	91,4	2500
	Т	«Москвич-407»	104,52	105,0	3140
	Л	М-52-С	91,96	99,0	5200
	Т	М-52-С	102,37	107,5	4420

Л\* — I этап — Ленинградское кольцо.  
Т — II этап — Таллинское кольцо.

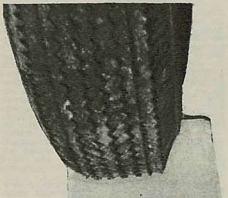


Решение о допуске автомобилей разного класса и участию в гонках в одной группе, а также о переводе в случае необходимости из низшей группы в высшую без гандикапа целиком себя оправдало.

## ИЗНОС ШИН

В этом году была сделана попытка оценить износ покрышек. Для этого члены технической комиссии до старта и после финиша замерили износ протектора средней части боковой дорожки у ниппеля. На основе измерений сделаны следующие выводы:

У отдельных спортивных автомобилей на ленинградской трассе износ протектора доходил до 8 мм. Для большинства же машин он оставался в пределах



Износ передней покрышки автомобиля «Москвич-407» (№ 68) после прохождения ленинградской трассы.

2—4 мм. При этом величина его для всех 4 колес в среднем была одинакова.

На автомобилях группы Г (со стандартными кузовами) износ составлял 4—6 мм для передних колес и 3—5 мм для задних. Особенно сильно изнашивался правый край протектора. Последнее обстоятельство объясняется особенностью ленинградской трассы. «Невское кольцо» протяженностью 3,3 км не имеет прямых участков, в основном это кривые большого радиуса и крутые левые повороты без виражей. Поэтому основная нагрузка приходилась на правый край протектора.

На таллинской трассе, несмотря на увеличение дистанции в два раза, износ не превышал 4 мм. Исключение составляли автомобили лидеров гонки в группах А и Б. Шины их автомобилей изнашивались соответственно до 8 и 6 мм. Повышенный износ шин был и у автомобиля № 51 со стандартным кузовом «Волга» (4,0—6,5 мм).

Высокое качество имели опытные спортивные покрышки модели И-201 выпуска 1958 года. На автомобиле № 2 мастера спорта В. Шахвердова износ их не превышал 1—2 мм.

Специальная облепченная покрышка с уменьшенной глубиной рисунка протектора (около 3 мм) для данных трасс кольцевых гонок оказалась непригодной. Требуется создание новых типов покрышек по профилю протектора и качеству материала.

## ПОЧЕМУ ЗАВОДЫ ОСТАЮТСЯ В СТОРОНЕ!

Несмотря на то, что большинство машин не в первый раз участвует в шоссейно-кольцевых гонках, многие спортивные автомобили не соответствовали техническим требованиям правил проведения соревнований (неполный комплект электрооборудования, недостаточные размеры ветровых стекол, отсутствие запасного колеса, тента, стеклоочистителей и т. д.).

В организациях и на предприятиях, видимо, необходимо создать технические комиссии для помощи спортсменам при постройке, доводке автомобилей, а также перед отправкой на тренировочные сборы и соревнования. Это позволит избежать излишнего расхода средств и предотвратить участие в шоссейно-кольцевых гонках непригодных автомобилей.

Подводя итоги первенства СССР, нельзя не отметить, что автомобильные заводы стоят в стороне от создания гоночных автомобилей. Чем объяснить это? Например, что в соревнованиях по шоссейно-кольцевым гонкам вот уже много лет не участвуют спортсмены Горьковского автозавода! Не прискорбный ли факт — выступление спортсменов МЗМА на машинах со стандартными кузовами! Думается, что именно этот завод должен возглавить большую и нужную работу по созданию автомобилей формулы «Юниор».

Хотелось бы видеть более изящные формы у спортивных и гоночных автомобилей (не в единственном, конечно, числе), создаваемых Московским заводом им. Лихачева.

Спортивная общественность вправе надеяться, что в ближайшие годы Запорожский и Мелитопольский заводы, приступившие к серийному выпуску микролитражки «Запорожцы», тоже примут участие в создании спортивных и гоночных автомобилей.

Научно-исследовательские институты не уделяют должного внимания изучению технических данных соревнований. Ряд важных проблем, касающихся устойчивости автомобиля, повышения мощности и надежности двигателя, износа шин, применения различных сортов топлива, смазок и присадок к ним, могли бы найти свое решение при правильном использовании материалов, полученных в результате анализа автомобильных гонок. С этой целью и работе в технических комиссиях желательно привлекать работников автомобильных заводов и научно-исследовательских институтов, а также специалистов по электрооборудованию, шинам, топливной аппаратуре, топливосмазочным материалам.

Необходимо шире практиковать участие отдельных участников, конструкторских групп и спортивных коллективов, создающих конструкции спортивных и гоночных автомобилей и двигателей. Формы этого поощрения могут быть различны — проведение конкурсов, назначение дополнительных призов и др.

А. ДМИТРИВСКИЙ,  
Л. ЗЕЛИНСКИЙ,  
судьи всесоюзной категории.

## ПРИНЦИПЫ ФОРСИРОВКИ ПОВЕШЕГО МОТОРА

(Окончание).

поверхностей, а также правильной обкаткой двигателя и качественной смазкой. При подготовке повешенного мотора важно обратить внимание на герметизацию картера и головки цилиндра. Если смесь просачивается из картера наружу или через поршневые кольца в картер, мощность двигателя может значительно снизиться.

Большое значение имеет подбор гребного винта, который должен соответствовать скорости судна, режиму и мощности двигателя. От правильного выбора винта зависит полнота использования мощности двигателя, т. е. величина тяги судна. Как правило, испытывают несколько винтов и выбирают из них наиболее эффективный.

Заводские баки для горючего подчас нельзя использовать на спортивных судах, так как емкость их больше или меньше требуемой для соревнований. Поэтому при подготовке баки в соревнованиях устанавливают баки, исходя из дистанции и вида гонок.

Нельзя забывать и о различных приспособлениях, непосредственно не связанных с работой двигателя, но существенно влияющих на мощность, например, обтекателе, защитных щитках, оберегающих систему питания или зажигания и цилиндры двигателя от попадания в них воды и др.

Недо учитывать и такие «мелочи», как длина руля, — он не должен превышать заложенной подвески и борта. Прочность кронштейна подвески рассчитывают на мощность форсированного двигателя. Рекомендуется под зажимные винты на транце делать углубленные гнезда.

Таковы в общих чертах основные положения, которым следует руководствоваться при подготовке повешенного мотора и соревнований.

Инженер А. АГАТОВ

По сведениям неупомянутых писем

## СПОРТСМЕНАМ ДРОГОВЫЧА ОКАЗАНА ПОМОЩЬ

Спортсмен-досафеец из города Дроговича тов. Сусюк написал в редакцию письмо, в котором критиковал состояние спортивной работы в городском автомототовариществе.

В связи с этим председатель Двотоварищества областного комитета ДОСААФ тов. Мищенко И. П. сообщил редакции, что факты, изложенные в письме т. Сусюк, подтверждены. Написавшее обсуждалось на собрании совета клуба совместно со спортсменами и администрацией.

Для устранения отмеченных в письме недостатков обком ДОСААФ принял ряд мер. На территории Дроговичского АМТ выделено тепленькое помещение, где мотоциклисты в осенне-зимний период смогут готовить машины к соревнованиям. Спортсмены обеспечены спортивной формой и обувью. Начат ремонт мотоциклов силами клуба. При поступлении новой техники в Дрогович будет выделено несколько мотоциклов.

Начальнику Дроговичского АМТ т. Горшуну указано на допущенную безхозяйственность и на неправильное отношение к нуждам мотоспортсменов.

# Новости техники

## «ПОНТИАК» МОДЕЛЬ «ТЕМПЕСТ»

Если «звездой» прошлого года Нью-Йоркской автомобильной выставки был компактный автомобиль «Шевроле-Корвейр», то в 1960 году пальма первенства среди американских автомобилей достается, по всей вероятности, «Понтиак» модели «Темпест». В этой машине осуществлена новаторская, с точки зрения свидетеляствующего о том, что начатый в прошлом году концерном Дженерал Моторс (которому принадлежат заводы Шевроле и Понтиак) отход от традиционных принципов проектирования автомобилей быт не случается. Речь идет о принципиально новой технической ориентации инженером концерна, вынужденного вырваться на борту mighty устойчивых представлений.

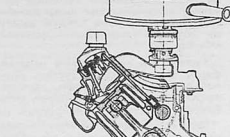
К наиболее характерным особенностям автомобиля «Понтиак-Темпест» относятся: устанавливаемый под углом к вертикальной оси однорядный четырехцилиндровый двигатель с рабочим объемом малого литража; трансаксиальная трансмиссия, т. е. размещенная в одном блоке с задним мостом сцепления и трехступенчатая нормальная коробка передач или гидротрансформатор с автоматической двухуровневой коробкой; гибкий карданный вал без шарниров; независимая подвеска задних колес посредством продольных тяг и винтовых ресор (как у «Шевроле-Корвейра»).

Интересной технической новинкой является передача крутящего момента от двигателя, расположенного над передней осью, к коробке передач. В отличие от обычных карданных валов, карданный вал «Темпеста» вращается с таким же числом оборотов, что и вал двигателя, и передает лишь крутящий момент. Благодаря этому стало возможным изготовить его из тонкого прутка (подобного стержню торсионной подвески колес) длиной 2 м и толщиной лишь 1,65 см. Имея осяз и спереди и сзади, такой пруток прогибается под воздействием собственного веса более чем на 1 см и сохраняет это прогибание при вращении. За счет применения малоугловых и не нуждающихся в уходе шарниров подшипников величина прогиба карданного вала увеличивается почти до 5 см. Тем самым отпадает надобность в карданных шарнирах, причем в средней своей части карданный вал имеет так густо, что становится практически незаметной и обычной карданный труба туннельного типа. Чтобы выровнять в длину, на задней части карданного вала предусмотрены поперечные канавки, свободно связанные с осью вращения с блоком трансмиссии.

Гибкий карданный вал описанной конструкции сделал возможной установку на автомобиле четырехцилиндрового двигателя, имеющего вполне спокойный ход. Как известно, четырехцилиндровые двигатели такого литража (3,2 л) не применяются уже в течение десятилетий. Для завода «Понтиак» однако, возможность использовать подобную конструкцию связана с тем, что это, по существу, «разрезанная» половина стандартной восьмичилиндровой V-образной двигатель «Понтиак» литражом 6,4 л, что позволило организовать производство нового двигателя на существующем оборудовании без дополнительных капитальных вложений и затрат.

### Задний мост и подвеска автомобиля «Темпест».

Нормальная трехступенчатая коробка передач снабжена синхронизаторами на II и III передачах. По желанию покупателя устанавливается специально спроектированный для «Темпеста» автомат с делением крутящего момента. Приводное усилие передается сначала в двухходовую планетарную передачу и отсюда через трансформатор крутящего момента на заднюю ось; на прямой передаче при этом через шарнирник проходит лишь 60 проц. крутящего момента, что создает впечатление прямого механического соединения между двигателем и задней осью, а также повышает коэффициент полезного действия трансмиссии. Над созданием трансаксиальной трансмиссии (в которых трансмиссия и ведущая ось выполняются в одном блоке) в США работают уже давно. Но лишь в прошлом году этот принцип впервые найден практическое применение на автомобиле «Шевроле-Корвейр». Добится же равномерного распределения веса автомобиля на переднюю и заднюю ось удалось в США только на «Темпесте» (в Европе подобная конструкция использовалась на итальянском автомобиле «Линча»). Вес «Темпеста» без пассажиров распределяется следующим образом: на переднюю ось приходится 51 проц., а на заднюю — 49 проц.



Двигатель «Темпест»

Еще не известны точные данные об эксплуатационных качествах новой машины. Мощность двигателя, очевидно, составит от 110 до 150 л.с., вес автомобиля не превысит 1300 кг.

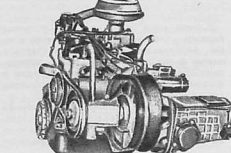
## «РОБУР-2500», МОДЕЛЬ 1961 ГОДА

Народное предприятие «Робур-Верке» в Циттау (ГДР) готовится к серийному выпуску нового грузового автомобиля «Робур-2500». Он создан в результате модернизации известного двухтонного грузовика «Гарант 30К». Грузоподъемность нового автомобиля повышена до 2,5 т, а резисты и узлы, в частности, повышена до 70 л.с. мощность двигателей. На «Робур-2500», как и на «Гаранте», по выбору заказчика устанавливается либо карбюраторный двигатель, либо дизель. Крутящий момент передается через шарнирник полностью синхронизированную коробку передач. Переключатели передачи посредством короткого рычага расположены в непосредственной близости от рулевой колонки. Сухое одностороннее сцепление имеет гидравлический привод.

На автомобиле применена двухуровневая система тормозов с сервоприспособлением. Тормоз гидравлического привода, действующий на четыре колеса. Подвеска осуществляется на листовых рессорах прогрессивного действия, под-

## «ФИАТ-600» С ДВИГАТЕЛЕМ ПОВЫШЕННОЙ МОЩНОСТИ

В последние годы в зарубежной печати широко обсуждался проблема оптимального рабочего объема двигателя для микролитражки. По примеру фирмы «Фиат» и БМВ многие европейские фирмы начали выпускать автомобили с двигателем рабочим объемом 600 см<sup>3</sup>.



Лишь советские конструкторы преодолели эту «инерцию». Как известно, двигатель микроавтомобиля «Ланоскет» имеет рабочий объем 750 см<sup>3</sup>. В свете этого приобретает известный интерес тот факт, что при модернизации автомобиля «Фиат-600» для него создан новый двигатель с рабочим объемом 767 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра — 62 мм, ход поршня — 63,5 мм) вместо 633 см<sup>3</sup>. При сохранении степени сжатия 7,5 мощность возросла с 25,5 до 32 л.с. без существенного повышения числа оборотов. Несмотря на увеличение мощности, удельные нагрузки в двигателе и трансмиссии не возросли. Литровая мощность (41,7 л.с./л.) нового двигателя даже несколько ниже, чем у старого. Он более эластично работает на режиме малых оборотов.

Изменения характеристики двигателя потребовала соответствующих изменений в трансмиссии и прежде всего в заднем мосту. Передаточные числа главной передачи уменьшены с 5,375 до 4,875, благодаря чему на всех передачах достигается более высокая максимальная скорость. На IV передаче, например, при 1000 об/мин. она возросла с 20,6 до 23 км/час.

Масляный фильтр инерционного типа размещен в задней части нового двигателя. Подвергнут изменению воздушный фильтр, расположенный горизонтально над ним и выполняющий одновременно функции глушителя шума выхлопа.

Новый двигатель устанавливается также на автомобиле «Фиат-Мультипас» с комбинированным грузо-пассажирским кузовом. В этом случае передаточное число главной передачи и задний мосту увеличено до 6,43, что позволит повысить грузоподъемность автомобиля.

держимаясь (при полной нагрузке) полными резинными рессорами. На всех колесах, кроме того, имеются гидравлические амортизаторы телескопического типа.

Трехместная широкая кабина снабжена панорамным ветровым стеклом с прожекторными стойками. В ходовую по году кабина отапливается, имеется обогрев сидел.

Скорость грузовика «Робур» с полной нагрузкой достигает 85 км/час. Серийный автомобиль, полной нагрузкой может преодолевать все помы и до 80 проц. его модификации (с измененным передаточным числом в главной передаче, с приподнятым всем мостом и до 80 проц. Проведенные летом и осенью текущего года государственные испытания опытных образцов нового автомобиля подтвердили его высокие эксплуатационные качества.

Серийное производство грузовиков «Робур» начнется в первой половине 1961 года.



Инженерами завода «Чепель» совместно с Научно-исследовательским моторным центром в Будапеште разработан оригинальный способ зажигания топлива в двигателях внутреннего сгорания, позволяющий делать их почти универсальными в отношении применяемого топлива. Первые испытания опытных образцов показали, что эти двигатели, как и топливные двигатели, не уступают по своей «всеядности» таким конструкциям типа МАИ.

Новый способ, получивший название «принцип Панниона», заключается в том, что топливо впрыскивается в камеру сгорания извнутри типа, верхняя половина которой не охлаждается. Особенно ценным для двигателя является (менее 6) — другая особенность конструкции.

Соданный на основе этого принципа двигатель имеет низкие давления рабочего цилиндра, что позволяет выполнять детали привождения двигателя легкими, а газораспределения более легкими, чем

соответствующие детали нормальных дизелей. Снижение веса и стоимости деталей уже само по себе очень важно. Но при золотниковом способе зажигания горения топлива в двигателе новой конструкции. Оно выполняется на несложных легкая раскисленные поверхности моторной стальной; в результате чего сгорание топлива происходит в камере сгорания при температуре порядка 500—550°. Благодаря этому двигатель может работать на жидком топливе, а также на газе, причем процесс сгорания протекает мягко и бездымно.

Топливо впрыскивается в камеру под давлением 35 атм. В связи с повышенной мощностью двигателя (номинально 1100 об/мин) он расходует в среднем 180—190 г топлива на 1 л. с./час.

Английский журнал «Ойл Инжин», комментируя работы венгерских инженеров в области создания многотопливного двигателя, дает высокую оценку достигнутых им результатов.

## IV МЕЖДУНАРОДНАЯ МОТОЦИКЛЕТНАЯ ВЫСТАВКА

В сентябре этого года во Франкфурте-на-Майне состоялась IV международная выставка мотоциклов, которая по масштабам своего превосходства все предыдущие. Выставочные фирмы и заводы и фирм демонстрировали здесь последние достижения мотоциклетной техники.

Среди экспонатов особенно широко были представлены модели, приобретающие все большую популярность во Франции, например, число их превышает 4,5 млн.

Конструкция французские модели мало чем отличаются от велосипедов и имеют одну передачу. Интерес представляют модели «Мобил» и «Мобил-С», снабженный автоматической бесступенчатой коробкой передач и автоматическим сцеплением.

Большинство из демонстрировавшихся на выставке моделей по своей конструкции весьма близки к малолитражным мотоциклам. Двигатели некоторых моделей имеют мощность 6 — 6,5 л. с. при весе модели до 75 кг. Почти все модели снабжены пружинной подвеской обеих колес, трехступенчатой коробкой передач, частичной легкосъемной обшивкой и фарами большого диаметра. Как правило, модели двухцилиндровые, но не предусматривается возможность установки второго сиденья. По внешнему виду модели, в зависимости от назначения, подразделяются на два типа: спортивный и дорожный.

Интересной новинкой явились малолитражные мотоциклы с рабочим объемом двигателя 50 см<sup>3</sup>, т. е. таким же, как у моторов, входящих в состав педального типа на них устанавливаются подножки и кик-стартер. Диаметр колес равен диаметру стандартных колес, допустимым для моделей, что дает возможность увеличивать рабочую скорость и сделать ее более мягкой и комфортной. В отличие от модели усилены кинематика привода, увеличена жесткость (обычно трех, иногда — четырехступенчатая), подвеска колес, тормоза и некоторые другие узлы. Важной особенностью большинства моделей малолитражных мотоциклов ограничена и равна примерно 40 км/час. Эти модели позволяют экспонировать на выставке мотоциклы этого класса «Винторн-159». Они отличаются красивой и легкой формой и линии. Топливный бак и фара диаметром 130 мм выполнены в едином блоке и установлены на шарнирных от двух разных размеров креплениях. Хорошо развитое обрешетке цилиндра и обшивки, а также наличие вентилятора вызывают достаточное охлаждение цилиндра при любых скоростях движения. Благодаря пониженной массе, сильному рабочему ходу, низкому расположению центра тяжести и малому диаметру колеса (50 мм) позволяют развивать высокие скорости.

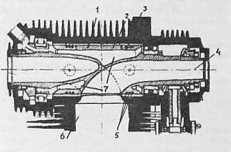
В производстве мотоциклов преобладают машины малой мощности (500 мм) с небольшим рабочим объемом двигателя

в странах социалистического лагеря и постоянное улучшение их качества.

На IV Международной выставке мотоциклов широко демонстрировались также двигатели, колесики, прицепы к мотоциклам, мотороллеры, различные узлы и детали к ним, шины, инструменты, приспособления, смазочные масла, топливо, специальные и справочная литература по мотоциклетному делу.

## ЗОЛОТНИКОВОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ В МОТОЦИКЛЕТНОМ ДВИГАТЕЛЕ

В Англии в течение ряда лет ведутся работы по созданию гоночных мотоциклов с золотниковым газораспределением вместо клапанного. Опыт показал, что золотниковое распределение позволяет значительно увеличить мощность двигателя, снизить потери при преодолении гидравлических сопротивлений (создаваемых обычно клапанами), ускорить процесс открытия и закрытия впускного и выпускного сечений и в результате значительно повысить мощность двигателя, сократив неизменный рабочий объем его цилиндров. Фирмой «Нортон» создан одноцилиндровый гоночный мотоциклетный двигатель рабочим объемом 500 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра — 80 мм, ход поршня — 86 мм) с газораспределением золотниковым в виде вращающегося золотника, показанного на рисунке. По сравнению с обычным клапаным двигателем «Нортон» с таким же объемом цилиндров развивает почти вдвое большую мощность (50 л. с.).

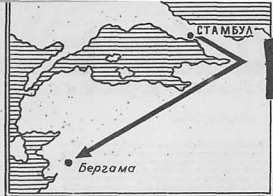


Устройство и работа этого механизма видны на рисунке, на котором изображен разрез головки 2 цилиндра с запрессованной стальной втулкой 3 с золотником 4. Газораспределение осуществляется путем поворота золотника 4, вращаемого вала 5. Вал 5 имеет два канала для вывода отработавших газов. При вращении золотника оба канала поочередно сообщаются с цилиндром.

Привод механизма осуществляется от коленчатого вала через вертикальные, параллельно расположенные валы, снабженные шестернями, которые выполняют функции масляного насоса, обеспечивающего смазку и охлаждение золотника. Последнее достигается благодаря внутренним полостям в теле золотника. Уплотнительные кольца 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.

Беспорочная система уплотнения является пока самым удачным местом конструкции. Труднее всего такое устройство, потому что полностью предотвратить бы от проникновения газа и смеси и не пропускать масла в камеру сгорания, пока еще не преодолены. Этим и объясняется, что золотниковая система газораспределения не получила распространения.





# Океаническая Тамизма и Зикмида

Р. ВИТ и О. ХАЛУПА

## ВОДОСРЕДЬЕ ЭГЕЙСКОГО МОРЯ

Наш путь пролегал вдоль берега Эгейского моря. Двигаясь по направлению к Бергаме. Вдоль дороги колочные растения разной высоты и формы. Но и колочки, кажется, не выдерживают. Знойный восточный ветер сушит до мозга костей. Жара и жажда становятся нашими спутниками.

— Стоп, это нужно сфотографировать, — говорит Зикмид.

Вправо от шоссе видно необычное поле. Оно не севное, не паханое. Деревья или трава на нем! На склонах гор, пастибища растут коровки, так же как в Чехословакии. Только здесь, под субтропическим солнцем, он достигает высоты деревьев и усыпан прекрасными желтыми цветами. А кругом все вымерло: ничего не пощадило солнце. Дняное растение как бы улыбается, будто его не касаются, будто его вовсе не нужно ни воды, ни тени.

За полем медленно высиживают верблюды. Они поканчиваются на стороны в сторону. В так размеренном движении колеблются навьюченные на животных тяжелые грузы. На дороге перед Бергамой нам попадаются уже целые караваны верблюдов с верблюдками.

В Бергаме горячо осматриваем Асклепион с богатыми источниками и Акрополь. Затем устремляемся дальше по берегу — к Измиру.

Город лежит перед нами, как на ладони. Но дорожный указатель ввел нас в заблуждение. По ошибке мы попадаем в соседнее местечко, где в настоящее время живут преимущественно американцы. Возвращаемся на главное шоссе. До Измира, оказывается, еще 20 километров.

Измир расположен на крутом склоне, вершинного которого является старая крепость. Оттуда открывается живописный вид на бухту и пристань. Хорошо виден также чехословацкий павильон на измирской выставке.

Проезжаем по набережной, минуем порт, в котором могут бросить якоря даже океанские корабли. Окопанные

вечерним освещением бухты, решаем задержаться здесь.

Однако нас ждало не только приятное. Однако полиция и таможенные чиновники приготовили нам своеобразный «сюрприз». Вместе с автомобилями являемся в измирскую таможню. Наши объяснения, что на границе мы уже платили таможенный сбор, чиновников, видимо, не удовлетворили. Они интересуются передатчиком, хотя в течение нашего пребывания в Турции он не работал. После длительных объяснений нас, наконец, освободили. Но полицейский джип продолжает следовать за нами.

И вновь дорога бежит по скалистому берегу вдоль измирской бухты. Море полно живых существ, на дне видны морские звезды и ежи.

## СРЕДИ КОЧЕВНИКОВ

Асфальтовое шоссе вскоре сменяется пыльной дорогой с неровным покрытием. Появляются первые хлопковые поля. За ними поля подсолнечника, и вдруг внезапно начинается степь. Дорога проходит в долине реки Мендерес, прямой, как тростинка.

Степь превращается в полупустыню. Ни травинки, все выжжено. А в 2—3 километрах — море, огромный резервуар воды. Подъем застигает нас у развалин древнего античного города Приена. Осматриваем памятники старины, продолжаем движение по следам древней греческой и римской культуры.

Вблизи дороги внезапно появляются черные точки. Подъезжаем блине и видим коричнево-черные палатки кочевников, стадо верблюдов и коней, кормящихся «бог знает чем».

Заходим в одну из палаток. Лица женщины не закрыты. Загорелые, рослые мужчины весьма приветливы. Вручают детям подарки. Заводят мышки и утки доставляют им огромную радость. Нас угощают кислым верблюжьим молоком. Глотаем его, затаив дыхание. Через минуту мы уже друзья.

Путь к следующему памятнику — Милет — пролегает опять по пустыне. Старый античный город называется сейчас Баат. Он встречает нас скульптурой льва и превосходным театром. Прекрасно сохранившийся зрительный зал с га-

лерезми и проходами дает представление о том, каким он был в древние века.

Перед заходом солнца прибываем в Дидими. Прямо у дороги — остатки величественного произведения античного искусства. В 3 километрах от города, у роскошного песчаного пляжа на берегу моря, кончается шоссе. Пляж служит кампусом для иностранных туристов-автолюбителей. Мы не одиноки. Здесь целый караван французских автомобилей: «Рено», «Пежо» и старые маленькие «Ситроены». Просто удивительно, как можно решиться отправиться на таком автомобиле в столь дальний путь.

## БЕНЗОКОЛОНИИ И САРКОФАГОВ

В Сельджуку и соседний Эфес нас приводит асфальтовая дорога. Здесь находится наиболее сохранившиеся в Турции античные памятники. На шоссе очень живописно: иностранные путешественники не могут оставить их без внимания.

За Сельджуком останавливаемся у заправочной станции. На главных автомагистралях Турции много таких станций, принадлежащих различным конкурирующим между собой фирмам, в основном американским. Колонии в своем большинстве современные: электрические, с автоматическим счетчиком.

Нашим автомобилям привлекают к себе большое внимание местных жителей. Не верят, что в их топливных баках помещается столько бензина.

Голубой автомобиль расходует топлива на 3 л больше, чем красный. Наверное, тут дело не в стиле вождения.

У топливозаправочных станций расположены компрессоры-автоматы. Подкачиваем шины, автомобиль и прицепо. Пока шина накачивается, звенит звонок автомата. Звонок замолк, значит, требуемое давление в шине обеспечено, и подача воздуха прекратилась.

Не доезжая двух километров до Деметри, поворачиваем на разбитую, узкую дорогу. По ней добравшись до местечка Памуккале. Во времена Древней Греции и Рима здесь был город Гереполис. Его остатки сохранились до сих пор. Проезжаем за могучими стенами бывшей крепости и попадаем на кладбище. Один велье другого стоят саркофаги. Такими прекрасно сохранившимися могил с четкими надписями на латинском или греческом языках.

В центре поселка бьет сильный минеральный источник, образующий небольшое озеро глубиной до 18 м. Вода насыщена сероводородом, кальцием и углекислым газом. Температура ее 35°.

(Продолжение следует).

Продолжение. См. «За рулем» № 1, 2, 4, 6, 7, 8, 10, 11 за 1960 год.



## ДОСУЖИЕ ВЫМЫСЛЫ

**В**ступают в силу единые Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР. Естественно, что первое же издание\*, комментирующее их, привлекло внимание широких автомобильных кругов.

В предисловии к этому изданию сказано, что авторами «особое внимание уделено разъяснению положений, выбор которых зависит от водителей» и что они поставили своей целью «помочь... освоить новые правила движения».

Однако с сожалением приходится констатировать, что поставленную задачу авторам решить не удалось.

Одной из прогрессивных особенностей единых Правил является то, что они предоставляют водителям широкую инициативу, не навязывая им мелочной опеки, не содержат элементов перестраховки.

Ознакомление с пособием дает основание заявить, что авторы сами недостаточно хорошо разобрались в особенностях и новизне единых Правил.

Подтвердим это несколькими примерами.

На стр. 109—111 «охраняемый» переезд отождествляется с «огражденным», а «сигнализаторы» — с «исключаемым», в то время как в правилах приняты термины «со шлагбаумом» и «без шлагбаума».

На рис. 8 б (стр. 17) изображены светофоры, отнюдь не являющиеся железнодорожными сигнальными приборами, за которые их выдают в книге. В табл. 1 на стр. 21 неправильно указаны размеры дополнительных табличек: они оказались больше указательных знаков. Читателя сбивает с толку и утверждение на стр. 27, что разметка проезжей части осуществляется «...сплошными, прерывистыми и пунктирными линиями»; различие в значениях прерывистых и пунктирных линий нигде в книжке так и не объяснено.

Рис. 31 оставляет читателя в недоумении — можно ли разворачиваться для движения в обратном направлении, когда стрелка «налево» включена в сочетании с красным сигналом светофора? Здесь же показано противоречащее правило включения двух стрелок без основного сигнала. Наконец, следуя указаниям схем 2, 4, 6 и 7 нижнего ряда, водители могут оказаться не только нарушителями правил, но и виновниками дорожно-транспортных происшествий.

На рис. 33 указатели особо опасного железнодорожного переезда расположены в обратной последовательности. На рис. 57 площадка для стоянки изображена так, что на нее нельзя захватить линию сплошной, а сама площадка покрыта косяк шпироквой.

В пояснениях к знаку П-4 стр. 53 авторы ничего не сказали о его значении, если на нем не указана грузоподъемность. Там же они ограничились разрешением проезда только грузопассажирским такси, тогда как ГОСТ в этом случае разрешает движение всех грузопассажирских автомобилей и грузовых такси.

\* Единые Правила движения по улицам и дорогам СССР и указатели к автомобилям (пособие). С. Л. Клейтман, Л. А. Лагунов. Харьковское книжное издательство, 1960, тираж 200 тыс. экз.

На стр. 105 так «отредактирован» текст ст. 57 правил, устанавливающий очередность проезда нерегулируемых перекрестков «... 2) автомобилем, прочий транспорт; 3) мотоциклом, велосипедом». Таким образом, авторы провозгласили для автомобилей, тракторов, самоходных механизмов и гужевых повозок равное право на очередность и предоставили преимущественное право проезда гужевому транспорту и тракторам, находящимся справа от автомобиля.

Ст. 49 правил устанавливает, что в местах, где встречный разъезд затруднен, водитель должен уступить дорогу прежде всего транспорту, движущемуся около обрыва, и лишь при отсутствии обрыва — движущемуся на подъеме. Авторы же на стр. 91 на первое место ставят уклон, а обрыв, как препятствие, отодвигают (стр. 94) на третье место. Тем самым создаются предпосылки для возникновения дорожно-транспортных происшествий. вновь касаясь этого вопроса на стр. 140, авторы связывают термины «подъем» и «обрыв» в одну кучу и продолжают дезориентировать читателя помещением на стр. 141 рисунку, из которого так и не ясно: кто будет отвечать за последствия, если произойдет столкновение?

Вот еще одна неточность. Несомненно, что буксировка в условиях гололеда представляет повышенную опасность, но бесспорно также, что, попав на участок покрытый льдом ровной дороги, нелепо прекращать буксировку и ждать изменения погоды. А именно эту нелепость и создали авторы, переименуя места слова в правил. В ст. 96, ч. IV записано: «На горных дорогах буксировка допускается только на жесткой сцепке и лишь одной транспортной единицы; буксировка при гололеде запрещается». Буксировка обязана не оставлять сомнения в том, что запрещение буксировки в гололеду относится только к горным дорогам, где опасность наиболее велика. Что же делают авторы? Они на стр. 126 пишут, что буксировка при гололеде запрещена повсеместно, а к горным дорогам относят только дополнительные условия относительной жесткости сцепки и числа транспортных единиц. Буксировка настолько страшна для авторов, что на стр. 129 они объявили о повсеместном запрещении ее еще и во время тумана, в метель и сильный снегопад.

Замена слов официального текста (ст. 26 правил) «рядом с водителем» словами «в кузове автомобиля» (стр. 176) привела к искажению смысла ограничения возможного количества перевозимых пассажиров.

На стр. 102, поясняя перестроение транспорта перед перекрестком, авторы пишут, что «...зипажки гужевого транспорта во всех случаях занимают место в крайнем правом ряду». Это утверждение противоречит ст. 58 правил.

Ст. 70 правил запрещает остановку в 200 м перед дорожным сигнальным знаком и 5 м перед пешеходным

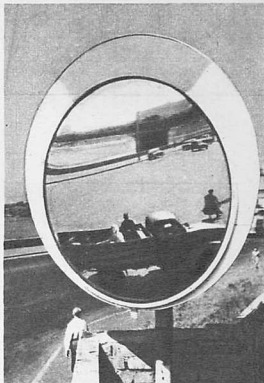
переходом, не запрещая остановки и даже стоянки за этими объектами. Однако С. Клейтман и Л. Лагунов, руководствуясь только им известными соображениями, на стр. 117 запретили остановку по обе стороны пешеходного перехода.

Известно, как рассеивается внимание водителя при чрезмерном обилии дорожных сигнальных знаков на улицах. Поэтому и единые Правила движения (ст. 5) и ГОСТ 2965-60 предусматривают применение знаков лишь для введения ограничений или установления порядка движения, отличающихся от общепринятых правил. Авторы же на стр. 20 ратуют за установку знаков в подтверждение ограничений «по существующим правилам движения».

По своему трактовать авторы и вопросы выезда транспорта на левую сторону улиц и дорог; указание на стр. 82, что «въезд на левую сторону не допускается», — явная перестраховка.

Искажены также примечания к ст. 70 правил. На стр. 56 и дважды на стр. 117 автор почему-то ограничили остановку транспорта на улицах пятью минутами, тогда как для производств погрузочно-разгрузочных работ правила допускают остановку и на более длительное время.

В последнее время на улицах и набережных Москвы ОРУДОМ установлены зеркала, присланные нам чехословацкими друзьями. Они позволяют водителю видеть, что делается за закрытым поворотом. Заранее видя приближающийся транспорт, можно своевременно остановить автомобиль и избежать аварии.





ИЗДАНО В 1960 ГОДУ

Издательство ДОСААФ СССР в последнем квартале 1960 года выпустило ряд новых книг по автомодели.

«Шофер-любитель может приобрести книгу Н. З. Белева и М. Ю. Шезингера «Учебное пособие для шофера-любителя». В книге подробно рассказывается об устройстве автомобиля, правилах движения, автоинспекции, управлении автомобилем. Авторы дают советы по уходу за автомобилем, профилактическому ремонту и хранению.

Поступила в продажу книга Н. С. Комиссарова «Водитель автомобиля в сложных условиях» — в помощь курсантам автомоторобот ДОСААФ. В ней подробно рассматриваются вопросы движения автомобиля по улицам города и проездам в весенне-осеннюю распутицу и зимой, о преодолении дорожных препятствий и заградений. Рассматриваются также способы преодоления на автомобиле водных преград.

Большим тираном выпала в свет книга Н. М. Стеблева «Методика обучения шофера». Эта книга предназначена для преподавателей. В книге изложены основные принципы обучения шоферов, показаны методы проведения занятий, даны методические разработки по каждому разделу курса.

Для учащихся курсов шоферов III класса и инструкторов производственного обучения вышла книга Г. С. Шестопалова «Слесари-монтажные работы в техническом обслуживании автомобиля». Весь материал дан применительно к автомобилю ЗИЛ-164, ГАЗ-51А и М-21 «Волга».

«Подготовка мотоциклиста-спортсмена» — так называется учебное пособие для инструкторов высшего тренерского ЦАМК СССР В. С. Дробинкин. Автор рассматривает организационные и методические вопросы подготовки мотоциклиста-спортсмена, основы обучения и тренировки, организации и планирования учебно-спортивной работы.

Книгу «Автомобильный моделизм» получают конструкторы миниатюрных автомобилей и руководители автомобильных кружков. В ней рассказывается о конструктивных особенностях моделей автомобилей и технологии изготовления их агрегатов, узлов и отдельных деталей. Книга иллюстрирована фотографиями и чертежами.

Для кружков автомоделизма предназначена также книга «Автомобильные модели» и технологический сборник «Детали моделей автомобилей: с резинovým и электрическими двигателями, гоночными, модель-полуметром, радиоуправляемых».

ные средства к ним: И1-21 и V-4 на цветной пленке, I-14 на стр. 48, V-6 на стр. 49.

На стр. 61 авторы пишут, что знак «Место стоянки» устанавливается «перед» местом, «к которому относится это указание», а рисунок этот знак с площадкой, на которой изображены стоящие автомобили.

Вот образцы стилистических ошибок. «Развороты... разрешаются... в любом месте... улиц... но не ближе, чем в 20 метрах от перекрестка и в местах, где это запрещено дорожно-сигнальными знаками и линиями безопасности» (стр. 107). «Водители транспорта... обязаны останавливаться для посадки... на... остановках, где обычно вывешивается указатель «Остановка», независимо от наличия в нем свободных мест» (стр. 117). «Учебные автомобили... должны быть... оборудованы добавочными педалями сцепления и тормозами...» (стр. 128).

Перечень недостатков книжки можно было бы продолжить, но и сказанного достаточно, чтобы заключить, что она не оправдывает своего назначения.

Г. СОЛОВЬЕВ.

От редакции. Один из авторов рецензированной работы С. Л. Клейман является заместителем начальника Госавтоинспекции УМ МВД по Харьковской области.

Интересно, какую оценку по знанию единых Правил поставят ему в этом управлении!

## КНИГА ОБ ОКРАСКЕ АВТОМОБИЛЯ

Какой выбрать цвет окраски для автомобиля? Как подкрасить кузов?

Ответы на эти и многие другие вопросы найдете в книге чешских авторов Р. Сантольшера, В. Горейша и З. Штрумаса «Уход за окраской автомобиля и ее восстановление» (Автотрансиздат, 1960, перевод Г. П. Завьяловой).

В книге рассказывается о том, как восстановить поврежденную окраску, описаны мероприятия по уходу за лакокрасочными покрытиями автомобилей и мотоциклов. Последовательность работ по устранению небольших повреждений, затем более крупных и, наконец, полной перекраски автомобиля со снятием старой краски.

Авторы подробно описывают основные операции, перечисляют необходимые материалы и инструменты, указывают стандартные номера лакокрасочных материалов, нормы их расхода и время, необходимое для выполнения данной работы. Все виды работ иллюстрированы технологическими картами.

Отдельная глава посвящена выбору оттенков цветов.

Технология процесса окраски разработана с учетом потребностей индивидуальных владельцев автомобилей.

Потому авторы выбрали только наиболее простые методы работы, не требующие специального оборудования и инструментов, а также специальных знаний в области лакокрасочных покрытий.

## АВТОМОБИЛЬ НА КОНТЕРЕ

Есть у советской филателии хорошая традиция — отмечать наиболее важные события в жизни страны выпуском красочных почтовых марок. На какие только темы ни откликались художники: этик, эдакого наводку на себя миниатор за годы существования Советского государства! Космос и сельское хозяйство, памятные даты и история советского градостроительства. В числе двух с половиной тысяч маленьких картинок, рассказывающих о стране социализма, есть марки, посвященные и нашей, автомобильной тематике (см. 4 стр. обложки).

Первая такая марка вышла в свет еще в 1922 году. Советская автомобильная

промышленность тогда только зарождалась, и поэтому художнику пришлось изобразить старенький грузовичок фирмы «Рено», служивший для перевозки почты. Марки этой серии имели особые названия — четыре лямки их стоимости шли на оказание помощи голодающему населению района Поволжья, пораженного в тот год засухой.

Вскоре после выпуска первого отечественного автомобиля АМО он был запечатлен на другой марке.

С тех пор автомобиль еще не раз появлялся на почтовых миниатюрах. Это были ЗИС-101, ЗИС-5 потом — в последние годы — ЗИС-110, М-20 «Лобода», ГАЗ-51 и наконец, 10-тонный само-

вал Минского автозавода, изображенный на одной из марок в юбилейной серии «40 лет Великой Октябрьской социалистической революции» в 1957 году.

Совсем недавно филателисты получили еще одну серию на автомобильную тему. Из шести вышли марки, рассказывающие о советских автомобилях последних выпусков. На первой из них снова изображен самосвал-эвакуат МАЗ-530. На другой — знакомый всем нам «Москвич-407».

«Еще на двух марках — автобус ЛАЗ-657 «Турист» и легковой автомобиль «Волга». Выпуск новой серии, называемой «Советские автомобили», будет продолжен.

## ГОТОВЯТСЯ К ПЕЧАТИ

Десятки книг, брошюр, плакатов и альбомов в помощь автолюбителям, мотоциклистам, преподавателям автомотошкол и школ. Вот наиболее интересные из них.

В начале года большая тиражом выйдет в свет книга В. В. Аладина «Правила движения автотранспорта». Книга пополнена новыми материалами и приведена в соответствие с общесоюзными правилами движения автотранспорта.

Преподаватели и инструкторы практического вождения автомотолюбителей и автошкол ДОСААФ смогут приобрести книгу С. Р. Певзнера и П. И. Пушкина «Правила безопасности движения транспорта и пешеходов по улицам и дорогам». В ней даны методические рекомендации по преподаванию правил движения в соответствии с программой обучения шоферов-любителей и профессионалов. Материал изложен на основе единых Правил движения по улицам и дорогам Союза ССР.

«Автомобильные соревнования» — так называется книга Ю. В. Гофмана и Г. М. Соловьева. Активисты автосекций, капитаны и тренеры спортивных автомобильных команд и спортсмены-автомобилисты почерпнут из этой брошюры подробные сведения о различных видах автомобильных соревнований (фигурное вождение, гонки, кроссы, авторалли), об организации и подготовке автомобилей и гонщиков к соревнованиям.

Об устройстве современных отечественных и зарубежных мотоциклов и мотороллеров рассказывается в книге В. В. Швайковского «Современные мотоциклы». Автор знакомит читателя с конструкцией мотоциклов, действием отдельных механизмов и приборов.

Значительное место в изданиях 1961 года занимают плакаты.

Для водительского состава, инструкторов автомотолюбителей, автошкол и курсов

издательство готовит комплект плакатов на 15 печатных листах под общим названием «Правила движения автотранспорта».

Большую помощь водителям и курсантам, изучающим автомобиль, могут оказать красочные плакаты «Грузовой автомобиль», «ЗИЛ-164».

В комплекте учебных плакатов «Электрооборудование и силовая передача автомобиля» изображены схемы электрооборудования, устройств и принципы работы механизмов силовой передачи.

Любители мотоциклетного спорта получат набор плакатов «Мотоцикл К-175» («Юрореви»).

Опыт показывает, что литература и плакаты по автомобильному и мотоциклетному делу пользуются большим спросом у населения. Однако есть еще немало случаев, когда книги не доходят до читателей. Большая доля вины в этом, на наш взгляд, падает на работников книготоргов и руководителей республиканских, краевых и областных комитетов ДОСААФ. Они еще плохо изучают спрос на литературу со стороны организаций и членов ДОСААФ, не интересуются тем, когда и какие книги, брошюры и плакаты поступают в книжные магазины.

Нередко можно встретиться с такими явлениями, когда заказ на литературу для целой республики, края или области делают по своему усмотрению работники книжных магазинов, а комитеты ДОСААФ стоят в стороне от этого большого дела.

Чтобы улучшить распространение книг, следует создать при областных, краевых и республиканских комитетах ДОСААФ тиражные комиссии, в которые вошли бы активисты Общества и работники книготоргов. Эти комиссии могли бы тщательно изучать спрос на литературу в республике, крае, области и устанавливать, исходя из тематических планов издательства, сколько и каких книг и плакатов необходимо заказать через книготорговую сеть. Это поможет нашим автомобилистам и мотоциклистам получать необходимую литературу своевременно и в достаточном количестве.

Г. ГЛАДИК,  
начальник Издательства ДОСААФ.

## АВТОМОБИЛЬ — ЛУЧШИЙ

Научно-техническое издательство Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР выпустило в свет книгу А. Т. Таранова «Пути развития перевозок пассажиров автомобильными транспортом».

Автор рассматривает организацию перевозок пассажиров автомобильным транспортом в СССР, перспективы работы пассажирского автомобильного транспорта в городах и между городами на ближайшей семилетке, рассматривает основные формы организации обслуживания пассажиров автобусами и такси. В книге показано удельное значение этих перевозок в транспортном балансе, а также освещено состояние перевозок пассажиров автомобильным транспортом в зарубежных странах.

В одной из глав кратко изложена история возникновения автомобильного транспорта и рассказано, как развивались перевозки пассажиров автомобильным транспортом в СССР. Автор приводит краткие технические характеристики различных автомобилей, применяемых для перевозок пассажиров.

## ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ

Написанная популярно и доходчиво, богато насыщенная фактами, книга А. Т. Таранова рассчитана, как указывается в предисловии издательства, на широкий круг работников автомобильного транспорта, интересующихся вопросами организации перевозок пассажиров. В связи с этим вызывает удивление незначительный тираж издания — всего 10 тысяч экземпляров. Не удивительно, что уже через несколько дней после появления книги в продаже, ее было невозможно купить ни в одном магазине.

## ЗАМЕЧЕННАЯ ОПЕЧАТКА

В этом номере на 2 странице обложки вторую строку снизу следует читать: автомобильному кроссу.

## «БРАТОВИЙСТВЕННАЯ ВОЙНА» НА АМЕРИКАНСКОМ РЫНКЕ

«Дейтройт напоминает человека, который, подчинившись обстоятельствам, перешел селами в Бельгию, но стараясь улучшить свое здоровье» — пишет Нью-Йоркский корреспондент швейцарской газеты Бернард Беккер. Это сообщение о положении на автомобильном рынке США. Вот уже год он (Дейтройт) выпускает коммюнике, в которых сообщалось была вынужденная мера: необходимо противопоставить «что-то европейским конкурентам, которые сумели завоевать почти достояние часть всего американского рынка. В результате европейцы сначала несколько потеснили, но, никакой урон при этом нанесли собственным рынкам».

Европейцы перешли и обороне и в результате лучшие европейские фирмы не только не уменьшили свою долю участия в американском рынке, но даже и несильно увеличили ее. Производство коммюнике автомобилей тоже возросло, но за счет сокращения выпуска тяжелых американских моделей, а отнюдь не европейских. Иными словами, все то, что фирмы вывели из коммюнике автомобилей, потеряно на стандартных. С точки зрения Дейтройта, коммюнике автомобилей анализировались самым «мудрым и разумным» образом, которое тогда-тогда индустрия нашла в свое гнездо.

Уже в 1961 году «коммюнике» завоеуют не менее 30 процентов рынка. Совершенно ясно, что отныне рынок производства не будет, хотя он несет с собой больше недостатков, чем преимуществ. Прежде всего речь идет о «братовийственной» войне внутри самих фирм и заводов. Невыполненная задача руководителей фирм, которые не сумели привести к победе в этой войне коммюнике, не наносит в то же время поражения тем, кто занимается продажей автомобилей, т. е. типичным для американской промышленности последствием «скупотности».

Пойдут ли но дну эти «древотуши» — спрашивает автор. «Вряд ли, пока имеет еще много неизвещенных», — отвечает он сам себе. Во всяком случае, это одно — никогда еще конкуренция на американском рынке автомобилей не была столь жестокой, как это будет в 1961 году. И все это результат того, что совершенно безвестные два года назад коммюнике автомобили сейчас начали претендовать на то, чтобы стать «стандартом» американского автомобилестроения».

По следам наших выступлений

## «ПРОБЛЕМЫ ПРОКАТА»

«Каковы же планы развития проката? Этими словами, обращаясь к руководителям таксомоторного транспорта Москвы, заканчивались материалы репортажа нашей бригады, опубликованные в № 8 журнала».

Выступление журнала привлекло широкое внимание читателей. В ответ поступило много писем, в которых высказывались замечания, связанные с работой проката. Мы благодарим читателей за обслуживание населения «автомобильным для всех».

Организацию и Управление таксомоторного транспорта столицы. С сожалением приходится констатировать, что этим, как и раньше, в работе проката в Москве в своем письме сделал бездонательную попытку представить все в розовом свете. Однако, к сожалению, мы нашли смелости признать, что серьезные недостатки в работе прокатных звеньев, на которых удерживалась в журнале, имели и имеют место. Сиромно упомянув о «мелких недостатках и недочетах», мы не сможем сказать о том, что намерено сделать Управлением для налаживания работы прокатных баз.

Позтому мы и обратились к руководителям Управления с тем же вопросом:

Каковы же конкретные планы Управления по улучшению проката автомобилей в столице?





## ТАКИ АБСОЛЮТНЫЙ РЕКОРД СКОРОСТИ

М. Томсон — 639 км/час. Новый рекорд! — Нет!

Заканчивавшийся 1960 год ознаменован целым рядом попыток побить абсолютный мировой рекорд скорости на автомобиле, установленный англичанином Джоном Кообом 16 сентября 1947 года на Солоних озерах в штате Иллинойс (США). Как известно, Джон Кооб установил свой рекорд на автомобиле «Робинзон» с двумя цилиндрами, рабочим объемом — по 34 куб. дюйма, развивавшим общую мощность 100 л.с. Он выехал на трассе на Солоних озерах участка длиной 23 км, в самой середине которого была мерная миля для измерения скорости. Пройдя 10 километров. Вторая передача выключалась при скорости 225 км/час, третья при скорости 385 км/час. С начала мерного участка на первом передаче Кооб поехал со скоростью выше 620 км/час. Даже на втором мерном участке автомобиль продолжал ускоряться и к концу его скорость достигла 688 км/час. Официально зарегистрированный ФИА мировой рекорд Джоно Кооба (средний по заездам в обоих направлениях) равняется 634,4 км/час.

С тех пор предпринимались лишь отдельные попытки развить подобную скорость, они оканчивались неудачно. Поэтому большое внимание всей специальной и спортивной печати привлекло то обстоятельство, что в 1960 году появились по крайней мере пять претендентов на побитие абсолютного рекорда. Первый из них — 38-летний механик Атол Грэхем построил рекордно-гонимый автомобиль собственной конструкции с двигателями «Мерседес». Мощность 3000 л.с. Ближнему ему по общим данным (мощности и весу) машину создал американец Максвелл. Он построил довольно известный в США уличный, финн-др Натан Остич из Лос-Анжелоса построил для участия в гонимых рекорда автомобиль с турбинным двигателем и воздушным турбомотором, а молодой американец Миксвелл построил рекордный автомобиль «Челенджер-1» с четырьмя U-образными восьмцилиндровыми двигателями. «Понтиак» установил компрессоры для наддува и систему впрыска топлива в цилиндры. И, наконец, англичанин Роберт Уайт разработал свою «Синюю птицу» с газотурбинным двигателем мощностью более 4000 л.с. (см. «За рулем» № 8, 1960 г.).

Попытка Атола Грэхема побить абсолютный рекорд закончилась трагично. Достигнув скорости 480 км/час, он повернулся, машина была разбита, а гонщик попался в больницу.

Вскоре на Солоних озерах Бонвилля появились Натан Остич со своим «турбинным чудом» и Максвелл с американским гонимым. Здесь все окончилось более благополучно: не успев автомобиль проехать 12 километров, как Остичу пришлось воспользоваться парашютными тормозами: оба воздушных воздухоподвода и турбинный двигатель перегрелись, что для ремонта их потребовало более месяца.

Повторять же свою попытку Натан Остич, а также и не успевший стартовать Арт Арфенс, не сочли целесообразным в связи с подвигами и жертвами знаменитой нахушевшей «Синей птицы». Дональда Кампбелла, который является обладателем абсолютного рекорда скорости на воде (411 км/час). Действительно, этот автомобиль и его водителем имели явно больше шансов, чем другие.

Расчеты американцев сводились к тому, что Кампбелл не успеет подготовить свою машину и вернуться в Англию. Когда выяснилось, что эти надежды не состоятельны, реакция у каждого из претендентов была разная. Если Остич и Арфенс предпочли вернуться к Микки Томсон, наоборот, зацепился с

подготовкой автомобиля, надеясь, хоть на несколько дней или часов, но все-таки побить рекорд и войти в историю в список мировых рекордсменов.

Надо сказать, что во времена Кооба никто не мог предположить, что в будущем или цели, как Микки Томсон. Уже на первых порах он сумел развить скорость 400 км/час, но все же ему удалось был прекратить дальнейшие попытки в ожидании того, когда соленая трасса Бонвилля еще больше подготовит явление «Синей птицы» подлетуго Томсона и его «Челенджер-1» снова ввысь.

В течение 13 часов Томсон дежурил на старте, пока анемометр не показал полетом безветрия. Первая звезда дистанции 1 миля со стартом с хода прошла бесшумно со скоростью 658 км/час. С обратным направлением «Челенджер-1» продвигался не столь быстро и развил скорость «всего лишь» 624 км/час. По сумме двух заездов получился результат 639 км/час, превышающий результат Кооба. Новый рекорд? Увы, нет! По правилам Международной Автомобильной Федерации (ФИА) для побития старого рекорда требуются условия, которых не было в данном случае для официальной регистрации рекорда требовалось, чтобы Томсон показал скорость не меньшую, чем 640,7 км/час, а он не «догнал» чужих-нибудь сотых долей секунды.

Вспомогательные правила Международного справедливого судом неба» и т. д. оказалась наиболее безобидной по сравнению с «Челенджером». Микки Томсон, о которой многие газетки писали в сенсационном духе, называя ее «Синей птицей», которая «вылетела из справедливого судом неба» и т. д. оказалась наиболее безобидной по сравнению с «Челенджером». Микки Томсон показал скорость не меньшую, чем 640,7 км/час, а он не «догнал» чужих-нибудь сотых долей секунды. Увы, нет! По правилам Международной Автомобильной Федерации (ФИА) для побития старого рекорда требуются условия, которых не было в данном случае для официальной регистрации рекорда требовалось, чтобы Томсон показал скорость не меньшую, чем 640,7 км/час, а он не «догнал» чужих-нибудь сотых долей секунды.

## ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО ГОРНЫМ ГОНИМ

Розыгрыш Большого Горного приза Швайцария явился одновременно четвертым этапом чемпионата Европы по горным гонимым на лыжах. В гонимом на горе Виллар и, несмотря на очень плохую погоду, привлекло много зрителей. Этого события не было бы, если бы не был в гонимом в своем классе. Чемпион мира Диев Брэхем участвовал чемпион мира по горным гонимым в своем классе. Чемпион мира Диев Брэхем участвовал чемпион мира по горным гонимым в своем классе. Чемпион мира Диев Брэхем участвовал чемпион мира по горным гонимым в своем классе.

Чемпион мира Диев Брэхем выступил в гонимом на горе Виллар и, несмотря на очень плохую погоду, привлекло много зрителей. Этого события не было бы, если бы не был в гонимом в своем классе. Чемпион мира Диев Брэхем участвовал чемпион мира по горным гонимым в своем классе.

попытку побить рекорд Так, по крайней мере, Д. Кампбелл заявил представителю.

Сейчас, после катастрофических неудач Грэхема и Максвелла, рекорд абсолютного рекорда могут быть практически связаны либо с «Челенджером» Кампбелла, либо с «Синей птицей» Уайта. Строится по проекту немецкого инженера Леопольда Шмидта, который работает на заводе «Синей птицы» наиболее удобными местом шины, Шмидт проектирует «Бонвилль» из профилированного алюминия. Машина Шмидта будет более компактна, чем «Синя птица» (более 1000 кг). Кроме того, а вес ее составит меньше половины веса «Синей птицы» (1950 кг). Турбинный двигатель мощностью 8000 л.с. должен по расчетам обеспечить автомобилю максимальную скорость порядка 1000 км/час.

## ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

Предпоследний этап розыгрыша первенства Европы по ралли в Великобритании в Западной Германии под названием «Ралли Германии» явился одним из самых трудных испытаний для претендентов на звание чемпионов Европы. Дистанция соревнований была не очень велика (250 км), но изобилует труднопроходимыми участками; достаточно сказать, что участникам предстояло проехать 120 км по горам.

Из 93 стартовавших экипажей лишь 52 дошли до финиша. Единственным из самых трудных испытаний для претендентов на звание чемпионов Европы, был шведский экипаж автомобиля «Вольво» в составе Гуннара Андерссона и Вальтера Карлссона, которые благодаря этому стали победителями не только в своем классе, но и в общем зачете. Всего лишь на 0,4 очка отстали от них французы Траутман и Огье, выступившие на «Вольво». Однако этот успех не приблизил к званью чемпионов Европы ни шведов, ни французов, поскольку и лидеры чемпионата, немецкие раллисты Вальтер Шок и Рольф Молль, тоже хорошо прошли дистанцию, победив в своем классе («Мерседес») и заняв высочайшее четвертое место в общем зачете. Этот результат практически гарантировал Шок и Молль звание чемпионов Европы, поскольку разрыв в очках с ближайшими конкурентами довольно велик.

## ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО ГОРНЫМ ГОНИМ

После победы Вальтера в Швейцарии горные гонимые в Великобритании (пять), заключительный этап первенства Европы прошли менее заметно, поскольку спортивные результаты представляло уже лишь распределение последующих призовых мест (тем не менее, Вальтер и Шок выигрывали в своем классе).

Борьба за второе место предстояла упорная, так как у трех гонимых — Грегер, швейцарец Вальтер Цайфель и итальянец М. Боффа были почти равное количество очков; к тому же все три претендента на звание чемпионов Европы выступили на спортивных автомобилях разных марок — «Порше», «Купере» и «Вольво».

Заслуженную победу в гониме одержал Грегер, показавший также и лучшее время дня. Завоевав победу в гонимом, Грегер выиграл первенство в гонимом. Заслуженную победу в гониме одержал Грегер, показавший также и лучшее время дня. Завоевав победу в гонимом, Грегер выиграл первенство в гонимом. Заслуженную победу в гониме одержал Грегер, показавший также и лучшее время дня. Завоевав победу в гонимом, Грегер выиграл первенство в гонимом.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛВ, В. И. КАРНЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН [зам. главного редактора], М. И. КОЛПАКОВ, А. М. КОРИЛЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕИФИФОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, Н. А. ТАРАСОВ

Корректор М. М. Островская.

Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

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

Сдается набор 2.11.60 г. Бум. 60 X 92, 2,25 тона. л. — 4 печ. л. Тираж 300 000 экз.

Г-64827

Цена 3 руб. с 1/1-1961 г. 30 коп.

Подп. и печ. 9/11-60 г.

Зак. 1903.



Рисунок Л. Караваева





Д е к а б р ь 1 9 6 0

За рулём