

## ДОСААФОВЦЫ В СТРОЮ

Советским Вооруженным Силам — 43 года. Рожденные в феврале 1918 года, они крепки в ожесточенной борьбе с врагами первого в мире социалистического государства. Наша армия, созданная по указанию великого Ленина, прошла славный путь борьбы и побед. Советская Армия — армия народа, пользующаяся безграничной любовью и поддержкой трудящихся.

Свой вклад в дело укрепления Советских Вооруженных Сил и обороноспособности страны вносят и наше многомиллионное патриотическое Общество содействия армии, авиации и флоту. В его организациях идет подготовка населения по противотанковой, противохимической, противобактериологической и противовоздушной защите. Все больше и больше членов ДОСААФ овладевают техническими специальностями, получают удостоверения шоферов, трактористов, мотоциклистов, занимаются военно-прикладными видами спорта.

Получив необходимые знания в учебных организациях оборонного Общества, многие воспитанники ДОСААФ стали затем отличными воинами. Сотням молодых патриотов оказана большая честь — они зачислены в военные офицерские училища.

В канун славного юбилея Советских Вооруженных Сил наш корреспондент побывал в одном из старейших учебных заведений — Первом военном автомобильном училище, среди курсантов которого немало воспитанников автомотоклубов страны.

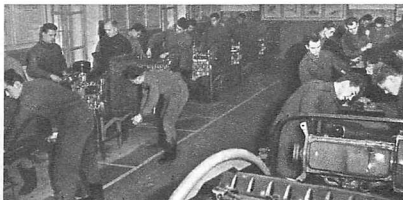
Нести знания части доверяют лучшим из лучших. Четко чеканя шаг, крепко сжимая древно знамена Первого военного автомобильного училища, идет воспитанник Казачевского АМК, будущий офицер, сержант Борис Винников. Ассистенты — старший сержант Михаил Миронов, выпускник Брянского АМК, и сержант Евгений Дрозд, бывший курсант Елагинского автомотоклуба оборонного Общества.





Воспитанники училища помогают командованию совершенствовать учебно-материальную базу, принимают участие в рационализаторской работе. На снимке: курсанты А. Кузнецов — выпускник самодельного автомотоглуба Кировского завода (г. Ленинград) и А. Домбровский за сборкой наглядных пособий.

В 1960 году курсанты дали 90 концертов художественной самодельности. На снимке: участники художественной самодельности, выпускники Банинского АМК курсант В. Шепелев.

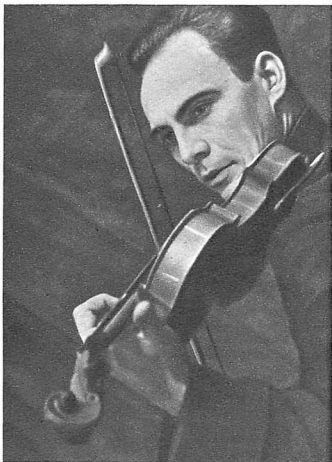


Прополитивная учеба будущих офицеров проходит везде: в классах и в поле, в лабораториях и на автодроме. На снимке: занятия в классе регулировки двигателей.



Большое место в жизни курсантов занимает спорт. Многие из них выполнили разрядные нормы по автомобильному и мотоциклетному спорту. Тренирует мотогонщиков училища воспитанник Рязанского АМК мастер спорта В. Ястребов. На снимке: мотоциклисты на тренировке.

До выпуска осталось еще много времени, но подготовка к государственными экзаменами уже началась. На снимке: старший преподаватель инженер-подполковник Н. Штангей проводит консультацию по материальной части автомобиля.



— Что, хлопцы, борщ не хуже домашнего? — спрашивает курсантов шеф-повар училища П. Тимченко.



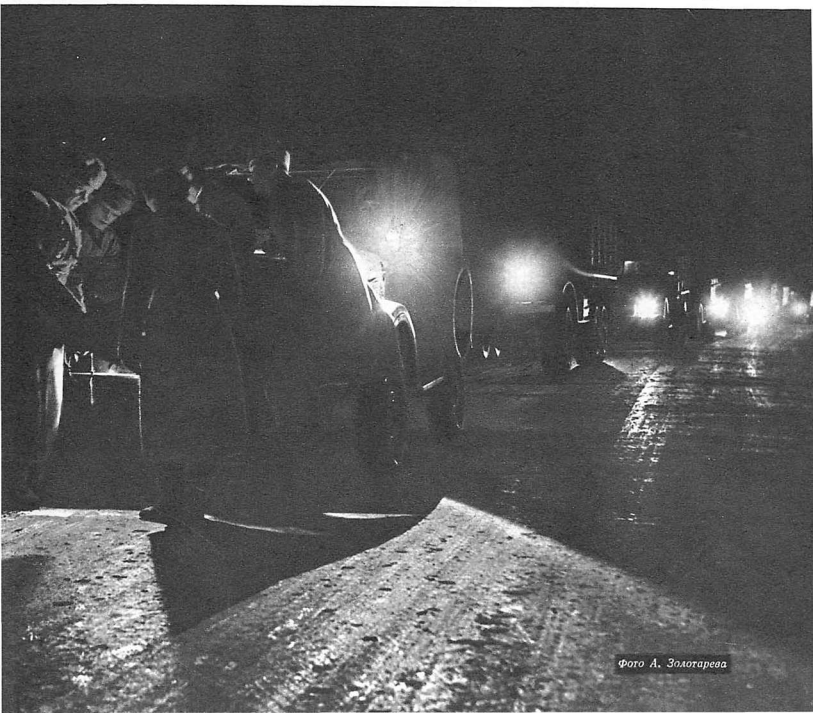


Выпускники училища должны уметь управлять автомобилем одинаково хорошо и днем и ночью, в любых дорожных условиях. Прежде чем сесть за руль автомобиля, курсанты выработывают необходимые навыки на тренажере.

На снимке: младший сержант А. Крюк учится водить автомобиль по приборам.

Знания, полученные в классах, подкрепляются в полевых условиях.

На снимке: курсанты получают задание во время ночного марша.



# СПАРТАДАДАЕТ

**Огонек инициативы...** Сколько замечательных дел в истории нашего спортивного движения начиналось с него.

В штаб Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта все чаще поступают вести о хороших начинаниях активистов оборонного общества и комсомольцев.

Один из них едет в колхозы, чтобы организовать составление сельских мотоциклистов, другие проводят кросс на мотоселедках, третьи устраивают своеобразные «ралли» по различным направлениям народнохозяйственной жизни. И хотя эти соревнования не предусматривают ни Положением о Спартакиаде, они ценны тем, что приобщают к автоспорту и техническому творчеству нашу молодежь.

Помещаемые в этом номере корреспонденции рассказывают о хорошей инициативе, рожденной в ходе Спартакиады.

## «РАЛЛИ» ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ

В жаркие дни уборки урожая 1960 года досоафцы Каменского автомотоклуба по всем широтам Пензенской области с призывом начать автомобильные соревнования по перевозке зерна и других сельскохозяйственных продуктов. Эту инициативу одобрил обком ВЛКСМ, обывший комсомольские организации области поддерживать ценный почин.

Победа в соревнованиях присуждалась по комплексному зачету тем, кто вывез зерно на призовые пункты в наиболее сжатые сроки, ни работал без аварий и нарушений правил движения и добился снижения себестоимости одного тонна-километра.

Оргкомитет спартакиады первоочередной задачей объявил ознакомление всех водителей, механиков и диспетчеров с Положением об областных соревнованиях, согласно которому за каждый тонна-километр водителю начислялось 1 очко, а за каждый простой до одного часа, вызванный технической неисправностью автомобиля, снималось 10 очков (за каждый последующий час — по 20).

Более строгие требования предъявлялись к соблюдению безопасности движения. Здесь за каждое нарушение водителю сразу терял 10 очков.

Многочисленная по составу судейская коллегия, состоявшая из общественников, строго следила за соблюдением условий соревнований. Итого, проводились в конце каждого дня, а окончательные результаты — после завершения уборки урожая. Победителей авторемонтный обком ДОСААФ и редакция газет Уфимского строительного треста № 21, районная газета «Болос строителя» и специальные афиши.

Участник соревнований на мотороллере преодолевает спуск.

ты «Молодой ленинец» наградили дипломом и орденом грамоты медалью обком ВЛКСМ, мотороллером «Витня» и велосипедом.

Соревнования автомобилистов Пензенской области содействовали росту мастерства водителей, умению экономично эксплуатировать машину в различных дорожных условиях, они проудили интерес и спортивную езду и в то же время принесли пользу народному хозяйству Урала: был вывезен в короткий срок, сэкономлено 122 тыс. литров горючего.

Подобные же соревнования организовали досоафцы и комсомольцы города Саранска, Карагандинской области. На целых 120 километрах маршрута водители соревновались 865 водителей. Судейская коллегия начисляла штрафные очки за простои на-за технических неисправностей машины, за нарушения правил движения. Положительные очки присуждалась за экономно горючего и сэкономленных материалов и первыми выполнили дневной нормы вывозки зерна.

Оргкомитет Спартакиады в Кочетавской области совместно с обкомом ДОСААФ, обкомом комсомола, облпрофсоюзом и автотрестом в период уборки зерна проехал по таким же условиям длительный маршрут. В состав каждой команды входило 25 водителей.

Первичной организацией ДОСААФ Уфимского строительного треста № 3 при активном участии комитета комсомола и совета коллектива ДСО «Труда» были разработаны Положение и Программа однодневных авторемонтных водителей автобуса треста. Об условиях этих соревнований подробно рассказано в районной газете «Болос строителя» и специальных афишах.

Участникам «однодневки» по перевозке груза в заданное время (в условиях городского движения) положительные очки начислялись за тонна-километры, экономное расходование топлива и масла, а штрафные — за простои по причине неисправности, за нарушение правил движения и нерасходок горюче-смазочных материалов.

Члены судейской коллегии (среди них были и работники ГАИ) находились на участках пути и в пунктах. Они курсировали на мотоциклах по маршрутам движения автомобилей и строго следили за выполнением условий соревнований. В соревнованиях участвовало 247 водителей на машинах ГАЗ-51, МАЗ-205, ЗИЛ-150 и других.

Подобные «однодневки» провели досоафцы строительного треста № 21, районная газете «Болос строителя» и других организаций Уфы.

Л. РУСИН, старший инспектор ЦК ДОСААФ.

**НА МОТОРОЛЛЕРАХ И НА МОТОЦИКЛАХ** — в велосипедных и мотороллерных призах участвуют в яригах афиш, развешенных по городу.

Как всегда, напихали скенитни, которые кажут голубым:

— Это «штупун» не для спорта. Но гораздо больше было тех, кто приветствовал рождение новых соревнований.

В день этого невиданного кросса все излучало и Бабыте, где проходила трасса кросса, были переполнены. Лю-

бители мотоспорта не помнили, что приехали сюда. Они увидели по-настоящему захватывающее спортивное зрелище.

В кроссе, помимо членов Вирьинского клуба, участвовали гонимые многих спортивных секций — республиканского автомотоклуба ДОСААФ, ЦАМГ работников автотранспорта и шоссеных дорог, университета, сельхозакадемии, медистипуца и др.

Первыми стартовали мотоселедочники. Им предстояло пройти пять кругов по 1,6 км. На глазах у зрителей развлеклись боевые пединги. На подъямах, где грохот моторов, помогали педали. Самые крутые «вершинки» преодолевались с мотоселедочником в руках. Среди приниженных стартов было много школьников-старшеклассников и учащихся техникумов. Победа досталась самому юному из них — Владимиру Барду.

Еще более захватывающим был заезд на мотороллерах «Витня».

Здесь скорости достигали 60 км/час. Большинство гонимых легко преодолевали препятствия, но лучше всех это делали представители Вирьинского АМК ДОСААФ Имант Вириниман. Он стал победителем этого первого кросса мотороллеров.

## УВАЖАЮЩИЕ НЕКОТОРЫХ

В минувшем году на родине молодого гвардейца — в Краснодне было проведено одно очень интересное соревнование розгитных личко-мочковидного первенства СССР среди юных мотоциклистов. Сам выбор места для мотокросса как бы подчеркивал заботу старшего поколения спортсменов о молодой гвардии мотоциклистов, о ее спортивно-техническом росте. За почетный трофей — приз имени героев-комсомольцев — боролись представители почти всех республик, республик, а в основном, туркмены, таджики, узбеки, киргизы, армяне. Первенство убедительно продемонстрировало, как велика у нас тяга юношества к мотоспорту — спорту мужественных и умелых.

Тем более досадны и огорчительны промахи и просчеты в подготовке нашей спортивной молодежи, которые вылились и в ходе этих больших соревнований.

Спортивная общественность серьезно обеспокоена тем, что в течение ряда лет среди победителей крупных составаний встречаются один те же фамилии. Где же молодежь перестала рваться к мотоциклам? Где те молодые, дерзкие спортсмены, которые должны двигать вперед наш мотоциклетный спорт? К намшему огорчению, в Краснодаре мы их почти не увидели. Спортивное мастерство большинства наших мотоциклистов было откровенно слабым.

Более половины участников кросса составляли восемнадцатилетние. Они вот-вот должны перешагнуть рубеж отечественной юношеский мотоспорт от «взрослого», но к такому шагу спортсмены явно были неподготовлены.

«Секрет» этого печального обстоятельства открываются анкетой. Участников: большинство из них пришли в мотоспорт полтора-два года назад, т. е. в 16-летнем возрасте.

Киргизы, мы не имеем права принимать ребят в спортивные секции зам-



# ПРЕОДОЛИМЫЕ ТРУДНОСТИ

Т Р И Б У Н А П Р Е П О Д А В А Т Е Л Я

Как известно, оценка деятельности автомотоклубов, хозрасчетных школ и курсов при первичных организациях производится прежде всего по результатам сдачи экзаменов в ГАИ. Поэтому учебные организации сосредотачивают основные усилия на подготовке курсантов по правилам движения и практическому вождению. Однако занятия ведутся почти везде только применительно к городским условиям. Курсанты при этом не получают навыков управления автомобилем в колонне, ночью, в сложных дорожных условиях и при маневрировании передним и задним ходом. Обучение не практикуется также вождение автомобиля с прицепом, в буксировке или перевозке грузов. Все это, естественно, снижает качество их подготовки.

Причины этих недостатков заключаются прежде всего в том, что многие автомотоклубы ДОСААФ до сих пор времени не имеют оборудованных площадок для начального обучения и автодромов с необходимыми сооружениями.

Очень медленно внедряется в жизнь и обязательное прохождение производственной практики в автохозяйствах, которые оснащены современной техникой по обслуживанию и ремонту автомобилей.

Существенные недостатки имеет методика обучения вождению. Многие инструкторы не соблюдают последовательности в отработке упражнений, не уясняют свою работу с изучением курсантами устройства автомобиля и правил движения. Не изжиты еще и такие погрешности, когда в книжку учета заносится заведомо неправильные сведения о выполнении того или иного упражнения.

Методическая работа и обмен опытом в большинстве учебных организаций не налажены, а если где инструкторы и собирают, то главным образом, по вопросам трудовой дисциплины. Так, за шесть месяцев 1960 года в Челябинском АМК с инструкторами не было проведено ни одного методического совещания.

На качество обучения отрицательно влияет Большая теучность инструкторских кадров, а также недокомплект преподавателей и инструкторов. Это объясняется, в частности, тем, что оплата труда инструкторов по вождению в ДОСААФ ниже, чем в учебных организациях при городских исполкомах и Министерстве автомобильного транспорта и шоссейных дорог.

В практике работы клубов мало уделяется внимания подбору инструкторских кадров — вот почему нередко можно

встретить инструктора без удостоверения на право обучения вождению или с низким общеобразовательным уровнем (4—5 классов). И не случайно, некоторые инструкторы педагогичу подменяют окриком, грубостью, нагаскиванием.

Чтобы быстрее устранить недостатки в обучении вождению, комитетом ДОСААФ необходимо прежде всего усилить подготовку кадров инструкторов по вождению, в первую очередь из числа лучших курсантов, имеющих образование не ниже 7—10 классов. На наш взгляд, целесообразно иметь в штате каждого автомотоклуба и автошколы старшего инструктора по вождению, который должен строго контролировать содержание и последовательность выполнения каждого упражнения.

На экзаменах обучаемые часто показывают низкие знания при решении задач по правилам проезда регулируемых и нерегулируемых перекрестков. Недостаточно быстро усваивают курсанты также правила вождения автомобилей в колонне, правила перевозки грузов и лодей.

Главная причина слабого усвоения этих разделов программы, по нашему мнению, заключается в том, что между преподавателем правил движения и инструктором по практическому вождению нет должного взаимодействия при отработке родственных тем. Скажем, тему № 9 по правилам уличного движения преподаватель не координирует с близкой ей по содержанию темой № 4 по практическому вождению. Комплексирование занятий можно было бы расширить и на изучение знаков-указателей. Надо только при составлении тематических планов каждой группы уяснять прохождение тем по правилам движения с планом и графиком практического вождения и указывать, какие темы по ПУД и вождению отработываются совместно преподавателем и инструктором.

Большое значение для успешного изучения программы имеет своевременное обеспечение наглядными пособиями в соответствии с новыми правилами движения, а также оборудование специальной комнаты. В этом отношении заслуживает внимания хороший опыт автомотоклуба Бауманского района Москвы. Для занятий по правилам движения здесь оборудован специальный класс на 35—40 человек. На каждом столе нарисованы перекрестки для самостоятельного решения задач по развозке. Обстановку преподаватель создает, пользуясь стен-

дом с магнитными держателями. В классе смонтирован также электрифицированный стенд с новыми знаками и единым пультом управления, имеется действующий светофор.

Оборудование класса выполнено курсантами и преподавателями клуба.

При проведении экзаменов в ГАИ по правилам движения курсанты обычно очень робко чувствуют себя у автомобиля или агрегата и значительно свободнее — у схемы или плаката. Это свидетельствует о том, что при прохождении программы не уделяется должного внимания практическим работам. В большинстве учебных организаций ДОСААФ не созданы нормальные условия для практических занятий, мало оборудовано классов для этой цели. Как правило, в клубах из 6—7 классов только 1—2 подготовлены для практических занятий, тогда как по программе на эти занятия отведено времени гораздо больше, чем на теоретические.

Автопарки и гаражи при учебных организациях не имеют необходимых условий для нормальной работы по обеспечению текущего ремонта и профилитики особенно в зимних условиях. Крайне слабо организовано снабжение запасными частями. В результате график вождения в большинстве автомотоклубов срывается.

Каковы важнейшие причины недостатков в практическом обучении водителей?

Прежде всего, они состоят в том, что городские и областные комитеты ДОСААФ недостаточно требовательно поднимают вопросы обеспечения автоклубов и школ помещениями, наглядными пособиями, оборудованием для практических занятий.

Низка посещаемость занятий. Так, в среднем по Москве она равна 80—85 процентам. Особенно резко снижается посещаемость в тот период, когда начинается практическая езда, так как администрация предприятий, где трудятся курсанты, часто не отпускает его с работы.

Подготовка будущих шоферов — важное и сложное дело. Работникам автомотоклубов и курсов приходится преодолевать многие трудности. Обмен опытом преодоления их поможет нам улучшить подготовку высококвалифицированных кадров для народного хозяйства.

Б. ГОРБАЧЕВ,  
А. ПАВЛОВ,  
старший методист МАМК.

# К Л А С С И Ч Е С К И Е Н А Д О С О Х Р А Н И Т Ь

В статье «Не устарела ли программа?» (см. № 12, 1960 г.) авторы совершенно справедливо ставят актуальный вопрос о пересмотре программ обучения шоферов III класса и повышении их квалификации на II и I классы.

Действующие программы обучения, изданные в 1957 году Министерством автомобильного транспорта и шоссеиных дорог РСФСР, не отвечают требованиям сегодняшнего дня и нуждаются в переработке.

Но нельзя согласиться с авторами статьи, что незначительное увеличение знаний при повышении квалификации сводится, по существу, только к ознакомлению с различными конструкциями автомобиля. В действительности это не так.

Так, например, по квалификационной характеристике шофер II класса, кроме знаний, полученных при обучении на III класс, должен дополнительно уметь управлять автомобилями всех типов и марок, определять и устранять эксплуатационные неисправности и самостоятельно выполнять все виды технического обслуживания автомобилей, проверять качество работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту автомобилей и прицепов. Кроме того, шофер II класса обязательно должен знать устройство, работу и техобслуживание наиболее распространенных автомобилей отечественного производства, правила пользования гаражным оборудованием, основные сорта горюче-смазочных материалов, методы работы передовых шоферов по увеличению производительности автомобилей и т. д.

Шофер I класса, кроме навыков и знаний, обязательных для шоферов III и II классов, должен дополнительно уметь производить основные регулировочные работы, в том числе требующие снятия с автомобиля и разборки агрегатов и механизмов, производить работы по ремонту автомобилей в объеме, соответствующей квалификации слесаря-механика 5-го разряда. Кроме того, он должен получить основные сведения о материалах, применяемых при изготовлении и ремонте основных деталей автомобиля, изучить организацию ремонта автомобиля, технические условия работ, выполняемых при эксплуатационных ремонтах, основы организации первичного учета в автохозяйстве и т. д.

Шоферы II и I классов должны не только твердо знать правила движения

автотранспорта, но и уметь раскрыть их существо и объяснить в каждом конкретном случае, чем вызваны или обусловлены те или иные правила, а также их значение в организации безопасного движения.

Из приведенного выше видно, что шофер, пройдя курс обучения по повышению квалификации, повышает вместе с тем свой культурно-технический уровень, углубляет и расширяет знания, полученные на различных этапах обучения.

Что касается выдвигаемого авторами положения о том, что критерием оценки повышения квалификации шоферов могут быть только уровень знаний о научных основах автомобильной техники и уровень навыков по отдельным ее отраслям, то оно весьма расплывчато, лишено конкретности и не может быть приемлемым по отношению к такой массовой рабочей профессии, как шофер. Существующие программы подготовки и повышения квалификации шоферов, нуждаясь в определенной переработке с учетом новейшей автомобильной техники, развитием централизованных перевозок и изменением условий эксплуатации автомобиля в основном все же правильно определяют объем знаний и практических навыков для водительских кадров.

Главный недостаток в деле подготовки и повышения квалификации шоферов заключается, по нашему мнению, в низком качестве процесса обучения, неполном проведении практических работ, недостаточной учебно-материальной базы для проведения занятий по техническому обслуживанию и вождению автомобиля, отсутствию в школах новейшего оборудования и новых моделей автомобилей.

Для приближения обучения шоферов к производственным условиям и лучшего освоения учащимися практических навыков по техобслуживанию автомобиля и вождению необходимо создать при автошколах учебно-производственные автобазы с установленным планом перевозок.

Учитывая, что большое количество водителей имеют низкую общеобразовательную подготовку, необходимо ввести в программу повышения квалификации шоферов на I класс раздел общетехнических сведений (основы физики и химии).

До 1956 года органы Госавтоинспекции проводили экзамены по вождению при повышении классности шоферов. С

1956 года они были отменены. Жизнь показала, что экзамены по проверке мастерства вождения необходимо возобновить, особенно исходя из требований безопасности движения. Усложнившиеся условия городского движения, широкое применение прицепов, автопоездов и т. д. требуют от водителя высокого мастерства вождения.

Это значит, что при пересмотре программ необходимо включить в курс обучения некоторое количество часов на приобретение шоферами правильных навыков вождения автомобилей новых марок и управления ими в усложненных условиях.

Так как значительное количество водителей имеют слабый общеобразовательный уровень знаний, крайне важно, чтобы шоферы могли периодически повышать свою квалификацию, переходя последовательно из одного класса в другой (III—II—I).

Исходя из того, что автомобильный парк непрерывно совершенствуется, внедряются более производительные методы организации перевозок грузов и пассажиров, представляется целесообразным увеличивать стаж производственной работы для шоферов, повышающих свою квалификацию на I класс, до двух лет.

Доводы авторов статьи, что повышение классности шоферов не отражается на повышении производительности труда водителей, а приводит только к получению надбавки к зарплате, голословны и опытом работы водителей, работающих в автохозяйствах Главмосавтоотраси, не подтверждаются. Наоборот, как правило, шоферами-новаторами, участниками бригад коммунистического труда являются водители, повысившие свою квалификацию.

Для поднятия роли классности шоферов очень важно, чтобы руководство автобаз более строго подходило к отбору шоферов, направляемых на курсы повышения квалификации, учитывая не только формальный стаж, но и деловые качества (высокие показатели производственной деятельности, отсутствие нарушения правил движения и т. д.).

Подготовка водителей и повышение их квалификации — дело государственной важности и надо поспешить об этом на страницах нашего журнала большой разговор.

В. СТОЛОВИЦКИЙ,  
заведующий филиалом № 1  
учебного комбината  
Главмосавтоотраси.

**Д**екабрь минувшего года с необычными весенними дождями и оттепелью спутал планы не только московских лыжников и конькобежцев, но и мотоспортсменов. Вначале «поплетал» декабрьский календарь ледяной гонок на стадионе в Лужниках, а затем пришлось перенести и традиционные соревнования на приз имени Валерия Павловича Чкалова. На этот раз кросс 1960 года проходил... в 1961 году, причем погода вынудила изменить и постоянную трассу. С Химкинского водохранилища она переместилась в Рублевский лес.

Еще накануне соревнования дистанция зимнего кросса напоминала разбитую осеннюю дорогу. Лишь в самый последний момент погода стихла и в ночь на 8 января выпал обильный снег. Так что для участников и зрителей это был настоящий чкаловский кросс.

Участники и зрители... Мне пришлось быть и тем и другим. Четырнадцать раз, начиная с первого мотокросса 1939 года, я выходил на старт этого интереснейшего зимнего соревнования. Затем превратился в болельщика, зрителя. Но до сих пор чкаловский кросс остается для меня одним из самых любимых волнующих соревнований.

Отрадно было видеть, что мастерство спортсменов в этой командной гонке за последние годы не померкло. Усложнившаяся трасса потребовала от гонщиков тщательной подготовки техники и большого напряжения сил. Победа в этом кроссе зависит не только от индивидуального мастерства гонщиков, но и от единой тактики, умения согласовывать свои действия с действиями партнеров. Почти все команды выдержали этот трудный экзамен.

Не могу забыть острый, полный драматизма, поединок мотоциклистов в классе 350 см<sup>3</sup>. На втором круге отказало магнето на мотоцикле армейца Н. Соколова (команда ЦСКА лидировала в гонке). Некоторое время его пришлось бук-

сировать, а затем устранить неисправность. Но армейцы не пали духом и продолжили гонку в предельном темпе. Правда, они не вошли в первую тройку (слишком много времени было потеряно), но добились те два очка, которые решили судьбу командного приза. В то же время семь очков команды «Трудовых резервов», победившей в этом классе, но не включенной в сборную, не сыграли никакой роли в комплексном зачете. Большого успеха добились команда Московского инженерно-физического института, занявшая второе место.

Несомненный рост мастерства продемонстрировали спортсмены, выступавшие на мотоциклах класса до 175 см<sup>3</sup>. Команда ЦСКА в составе А. Савельева, А. Селезневича, А. Яковлева и Ю. Романова показала абсолютно лучшее время на сорочикулометровой трассе (57,33.5). Вторыми были досоафодцы Московской области.

## В РУБЛЕВСКИЙ ЛЕС

Как и в прошлом году, наибольшее количество спортсменов — 40 человек — стартовало в классе 125 см<sup>3</sup>. С большим преимуществом гонку выиграла команда «Трудовых резервов» (59,13,4). Пришедшая второй команда Московского городского автомобильного клуба ДОСААФ проиграла ей около 9 минут.

Интересным оказался заезд в малочисленном классе — классе мотоциклов с колясками, где поединок оспаривали всего две команды: ЦСКА и Московского автомобильного клуба ДОСААФ.

Досоафодцы во главе с заслуженным мастером спорта Е. Косматовым, проя-

вив тактическую изобретательность, вырвали победу.

Среди женщин и юношей первенствовали представители ЦСКА. О юношах следует сказать особо. Участие их в таких соревнованиях — несомненно полезное дело. Правильно и то, что их включили в комплексный зачет и предоставили равные права со взрослыми (одинаковое количество очков за занятые места). Удивление в связи с этим вызывает лишь позиция руководителей мотоспорта в Московском «Буревестнике», выступивших против такого равенства. Когда Московская мотоциклетная организация их возражения, они совершили беспрецедентный несportивный поступок — сняли все заявленные ранее команды и отказались участвовать в кроссе.

Ссылки на то, что в студенческом обществе не может быть юношеской секции — несостоятельны. Ведь существ-

вуют у них команды юных в других видах спорта. С введением политехнического обучения почти каждый институт Москвы имеет свой отдел над одной, а иногда и несколькими общеобразовательными школами. Найти среди школьников ребят — любителей мототехники, конечно, не представляет труда. Так что никакие оправдания здесь нет и быть не может. Мне кажется, это инцидент заслуживает серьезного разбора.

Обладателем главного приза в третий раз стала команда ЦСКА, которая набрала в комплексном зачете 16 очков. На последующих местах «Трудовые резервы» (14 очков) и городской автомобильный клуб ДОСААФ (13 очков).

Кросс имени В. П. Чкалова — соревнование традиционное, но, к сожалению, некоторые из его традиций незаслуженно забыты. И здесь в первую очередь следует сказать о массовости. Количество участников из года в год уменьшается, и это вызывает законную тревогу. Я помню время, когда в кроссе стартовало свыше 300 спортсменов, а в этом году их было немногим более 100 человек. Наверное, стоит подумать над учреждением специальных поощрительных спецорганизаций, выставляющих наибольшее количество спортсменов.

В интересах развития мотоциклетного спорта следует решить вопрос об участии в кроссе команд городов Российской Федерации и союзных республик. Открытые старты будут способствовать росту спортивного мастерства гонщиков.

Теперь о зрителях. Их было много. «Стучись в любую дверь» — напрасно! Все сидит на креслах, говорит нам П. В. Федоров, председатель рублевского райисполкома и член оргкомитета соревнований. Но постоянных «химкинских» зрителей я почти не увидел. И даже не потому, что их смутила поездка в Рублево, просто-напросто никто не был оповещен о кроссе. Я не увидел в городе ни одной афиши о соревновании, разве что в городском автомобильном клубе, где о нем все знали и без рекламы.

Эпизод борьбы на трассе: досоафодцы — заслуженный мастер спорта Е. Космаков и Ю. Пушин обходят армейский экипаж Н. Айвазова и Н. Карасева.



## ПО СМЫСЛУ, А НЕ ПО ФОРМЕ!

*Уважаемая редакция!*  
 После решения о создании «Большой Москвы» на территории нашей столицы отшел целый ряд дорожных участков, которые раньше подчинялись самым различным предписаниям Правил. Ответьте мне, пожалуйста, как должен вести свой автомобиль шофер, проезжая по городской территории, еще не ставшей городом.

**В. БУЛЫЧЕВ,**  
**автолюбитель,**  
**Подрезково, Московской области.**

реальной территории, входит в административные границы города.

Поэтому на незастроенных участках дорог в границах больших городов, в том числе Москвы, Ленинграда и других крупных промышленных центров, водители могут вести автомобили и с большей скоростью, чем это установлено в ст. 42 единых Правил, ибо, конечно, предписания ст. 41 и 43. При необходимости они могут воспользоваться звуковым сигналом (в частности, при обгоне), фарой-проектором (с соблюдением условий ст. 92, ч. II). Если водителю необходимо остановиться на длительный срок, то он обязан отвести транспортное средство за пределы дороги.

В свою очередь, в силу ограничений и требований, установленных для дорог (по признаку устройства пути), должны соблюдаться и на застроенных территориях городов и других населенных пунктов. Например, и на внутригородских дорогах запрещается остановка напротив и ближе 20 м от транспортного средства, стоящего на другой стороне, независимо от ширины проезжей части (ст. 70, п. «д»); запрещается остановка ближе 20 м перед любым дорожным сигнальным знаком, установленным на обочине (ст. 70, п. «е»). При повреждении осветительных приборов водитель для стечения обязан отвести транспортное средство за пределы дорожного полотна (ст. 92).

Проезжая в зоне застроенных придорожных полос, водителям необходимо соблюдать предписания, соответствующие категориям населенного пункта — город, деревня или село, курортная зона и т. д. В частности, в населенных пунктах не городского типа водители в дневное время могут при необходимости подать звуковой сигнал, а ночью при отсутствии наружного освещения пользоваться дальним светом фар, но не имеют права развивать скорость более 60 км/час на легковых автомобилях и более 50 км/час на транспортных средствах всех других типов.

С учетом того, что на территории больших городов могут долгое время сохраняться названия, присвоенные отдельным населенным пунктам, и что населенные пункты перемежаются с незастроенными местностями, зона действия запрещающих знаков ограничивается пределами каждого отдельно обозначенного населенного пункта, а при установке знака на дороге в незастроенной местности — прекращается у ближайшего населенного пункта. Препятствующие знаки на дорогах в незастроенной местности должны устанавливаться за 150—250 м до места остановки, а не за 40—50 м, как это предусмотрено для городов и других населенных пунктов.

Правильное применение единых Правил движения в разнообразных условиях дорог различного типа, городов и других населенных пунктов не по формальному признаку, а по смыслу установленных требований и ограничений обеспечит высокие скорости сообщений и безопасность движения.

**А. КОРИМЛЦЫН,**  
 зам. начальника ГАИ УМ МВД РСФСР.

В популяризации моторспорта не малую роль должны играть приподнятая праздничная обстановка на соревнованиях. В прежние годы чкаловские кроссы как раз и отличались своей торжественностью, которая создавалась оформлением трассы, спортивной формой участников и т. п. Ничего этого на прошедшем кроссе не было. Когда-то каждая команда имела соответствующий цвет машины. Увидев на трассе зеленые мотоциклы, можно было, не глядяываясь в номера гонщиков и в программу, сразу определить, что идет команда армейцев. Голубыми были машины «Трудовых резервов», белыми — «Динамо». Сейчас эта традиция забыта. А зря!

Участники этого года были одеты «что во что горазд». Исключением явились лишь команды спортивного клуба «Фили», ДОСААФ Ждановского района и «Трудовых резервов».

Только неуважением к зрителям можно объяснить отсутствие радиодифформации.

Нельзя признать удачным и выбор трассы моторкросса. Она совершенно не просматривалась, что держало спортсменов в полном неведении относительно положения их соперников и всего хода борьбы на дистанции и снижало зрительный интерес. В этом отношении Химкинская дистанция, безусловно, заслуживает предпочтения. Думается, нет никакого смысла делать круг больше 4—6 км. Зеезд мотоциклиста с колясками, которые шли по укороченному кругу, красноречиво подтверждает это.



В чкаловском кроссе приняли участие и известные спортсмены. На снимке — старт команды моделинвального завода.

Фото А. ЗОЛТАРЕВА

Успех любого соревнования во многом зависит от четкой работы судейского аппарата. Судейская коллегия в этом году отлично справилась со своими обязанностями. Начало соревнования и старты отдельных заездов были проведены точно в соответствии с установленным временем. Оперативность, с которой были выверены результаты, показанные гонщиками, и вручены награды победителям, заслуживают высокой оценки. За последние годы я не припомню лучшего судейства зимнего соревнования.

Моторкросс имени В. П. Чкалова — единственное в своем роде командное соревнование по мотоциклам. Мы хотим, чтобы он стал все более массовым и популярным, превратился в настоящий праздник для участников и зрителей.

**Е. ГРИНГАУТ,**  
 заслуженный мастер спорта.

Разрастаются шире промышленные города нашей необъятной Родины. Автомобильные дороги, проходящие когда-то по незастроенным пригородам, оказываются теперь далеко в глубине городских территорий. Однако нередко бывает иначе — отводимые городам по перспективным планам их развития новые территории оказываются не застроенными вдоль дорог на значительных протяжениях.

Например, граница городских районов Москвы отстоит от центра столицы — Красной площади в среднем на 17 км, а граница районов лесопарковой зоны — на 25—30 км. В административных границах Москвы, как и многих других больших городов, расположены поселения городского типа, населенные пункты других категорий, промышленные и сельскохозяйственные предприятия.

С наступлением в действие единых Правил движения возник вопрос — формально или по смыслу должны действовать отдельные регламенты Правил на застроенных и незастроенных участках дорог, проходящих по территориям, присоединенным к большому городу.

В единых Правилах различаются особенности для: а) городов; б) прочих населенных пунктов, в) населенных пунктов высшей категории (в том числе городов), г) дорог вне населенных пунктов, д) всех дорог (в том числе в городах и других населенных пунктах).

Различие в регламентах обусловлено в основном одним из двух факторов: а) устройством пути, или спецификой его поперечного профиля, резко различными для улиц и дорог, или б) особенностями окружающей обстановки, резко различающимися для застроенных и незастроенных придорожных полос.

Принципиальным отличием новых единых Правил движения от всех ранее действовавших является то, что многие установки в них имеют смысловой характер, связываются с характерными особенностями окружающей местности и применяются водителями в зависимости от конкретно сложившейся обстановки. Среди смысловых регламентов важнейшая роль принадлежит скоростному режиму, дистанциям и интервалам, расчету числа рядов движения, сигнализации, пользования светом, остановке и стоянке транспортных средств.

Применение того или иного предписания Правил не должно основываться на формальном признаке, что тот или иной участок дороги, пролегающий на неза-





Резкий визг тормозов, глухой удар, прозвонивший милицейский свисток, — казалось, прозвучали одновременно. К месту аварии торопливо сбегались любопытные. Вскоре тревожная сирена возвестила о прибытии скорой помощи, вслед за ней подъезжала автомобильного следователя ОРУД... Картина, которую еще, к сожалению, нередко можно наблюдать на улицах наших городов.

Что это — печальный финал личиства, результат оплошности неопытного водителя, грубой неосторожности пешехода?

На эти вопросы можно ответить только после тщательного расследования обстоятельств происшествия, допросов его очевидцев и участников, восстановления буквально секунду за секунду и метр за метром всю картину событий в их мгновенном, но остро динамическом развитии.

Изучение судебной практики показывает, что дорожные и уличные происшествия почти никогда не возникают как результат прямого умысла. Обычно они вызваны неосторожностью или легкомыслием.

До последнего времени у нас не было четкой правовой регламентации ответственности за преступления на автомобиле и мотоциклетном транспорте, особенно, когда речь шла о шоферах-любителях, и почти вовсе не предусматривалась ответственность пешеходов или других лиц, не управляющих транспортом, но создающих аварийную обстановку.

Новый Уголовный кодекс РСФСР, введенный в действие с 1 января 1961 года, устанавливает четкие и строгие нормы ответственности за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации как водителями-профессионалами, так и шоферами-любителями.

Кроме того, в Уголовный кодекс введена статья, предусматривающая ответственность других лиц — не водителей транспорта.

Закон (ст. 211 и 212 Уголовного кодекса) ныне устанавливает, что нарушение водителями правил безопасности движения, повлекшее смерть потерпевшего или причинившее ему тяжкие телесные повреждения, наказывается лишением свободы на срок до десяти лет; при этом суд может лишить осужденного права управлять автомобилем или мотоциклом после отбытия наказания на срок до трех лет.

На так давно я защищал в суде шофера-любителя С. Он обвинялся в том, что, управляя принадлежащим ему автомобилем, нарушил пункт «а» ст. 34 «Правил уличного движения по городу Москве», в результате чего был совершен наезд на гражданина Ж. От причиненных пострадавшему тяжких телесных повреждений вскоре последовала смерть.

Предварительное следствие установило, что автомобиль гр-на С. находился в полной исправности, водитель был абсолютно трезвым, зато пострадавший, по заключению судебно-медицинской экспертизы, оказался в сильной степени опьянения. Он, как пояснили свидетели, бесцельно бродил по проезжей части улицы вблизи от движущихся автомобилей.

Казалось, все говорило в пользу водителя... Лишь одно обстоятельство было против него: случай произошел в не-

посредственной близости от нерегулируемого пешеходного перехода, где, в соответствии с пунктом «а» ст. 34 Правил движения, водитель обязан проявить особую осторожность. Вероятно, исходя из этого и учитывая последствия наезда, следователь предъявил гр-ну С. суровое обвинение. Он был предан суду согласно действовавшему в то время Уголовному кодексу по статье, карающей за умышленное нанесение тяжкого телесного повреждения, от которого последовала смерть.

В суде выяснилось, что, конечно, никакого злого умысла у гр-на С. не было, но он проявил неосторожность, окончившуюся столь трагично. Суд перекалфицировал действия гр-на С. на более мягкую статью и назначил ему наказание в виде штрафа.

В свете нового законодательства исход судебного процесса по делу гр-на С., видимо, был бы иным, так как ст. 212 ныне действующего Уголовного кодекса определяет за подобную неосторожность водителя значительно более суровую меру наказания.

По новому кодексу усилена ответственность и за более легкие последствия нарушения водителями правил безопасности движения. Если потерпевшему причинены менее тяжкие или легкие телесные повреждения, виновный может быть наказан лишением свободы на срок до двух лет или исправительными работами на срок до одного года с лишением права управлять автомобилем или мотоциклом до двух лет.

Все сказанное выше относится как к водителям-профессионалам, так и к любителям. Кроме того, работники ав-

## НИ КАПЛИ СПИРТНОГО ЗА РУЛЕМ — ТАКОВО НЕ ПРЕЛОЖНО ТРЕБОВАНИЕ ЗАКОНА!

томобильного транспорта (водители, технический персонал и администрация) подлежат уголовной ответственности в случаях нарушения правил эксплуатации как повлекших указанные ранее последствия, так и причинивших существенный материальный ущерб.

Иными словами, не только водители, но и механик, недоброкачественно выполнивший ремонт, или заводящий гаражом, выпустивший на линию неисправный автомобиль, если в результате этого произошла авария, должны нести уголовную ответственность. Даже в тех случаях, когда происшествие обошлось без человеческих жертв и увечий, но причинило существенный материальный ущерб, виновные подлежат привлечению к ответственности.

В новом кодексе имеется еще одно важное указание, заключающееся в том, что совершение преступлений на транспорте лицами, находящимися в состоянии опьянения, расценивается как обстоятельство, особо отягчающее ответственность (ст. 39 пункт 10).

Нельзя не согласиться со справедливостью этого положения закона, имея в виду действие, которое оказывает



алкоголь на ездику и двигательные реакции организма.

В условиях все более интенсивного движения по улицам и дорогам нашей страны автомобили, управляемые нетрезвым водителем, становятся источником особо повышенной опасности. Вот почему при расследовании серьезных несчастий всегда уделяется повышенное внимание о состоянию водителя, участвовавших в происшествии. Современные методы медицинского исследования позволяют с большой точностью установить, находится ли человек в той или иной степени опьянения.

Об этом следует знать и помнить не только самим водителям, но всем окружающим.

Как часто приходится слышать: радужные хвостые угоняют приехавшего к ним в гости водителя выпить иза компанью.

— От рюмки вина ничего не случится! — канчат недальновидные хлебосолы. — Вы нас обяжете!

И вот гость, чтобы не обидеть хозяев, выпивает услужливо налитую ему рюмку... Вскоре наступает время отъезда, и

которыми ехал М., говорили о том, что он не пил с ними вино, — все было напрасно. Нескольких капель вина, оставшихся в стакане, из которого М. пил лимонад, оказалось достаточно, чтобы экспертиза установила наличие алкоголя. Опьянение водителя в совокупности с тяжкими последствиями происшествия обусловили осуждение М. к длительному сроку лишения свободы. Вышестоящие судебные инстанции, проверяя по нашим жалобам дело, не нашли оснований к пересмотру приговора.

Лишение алкоголя у водителя не только усугубляет вину, но лишает его доверия следователя и суда. Никто тогда уже не верит обычным в таких случаях объяснениям оправдывающихся водителей о «кружке пива» или рюмке слабого вина. Ни капли спиртного в рюмке таково непреклонное требование закона!

Уголовный кодекс предусматривает ответственность других лиц, нарушающих действующие на транспорте правила об охране порядка и безопасности движения, если это повлекло гибель людей или иные тяжкие последствия, утяжеляющая наказание в виде лишения свободы на срок до пяти лет (ст. 213). По этой статье, например, могут быть привлечены к уголовной ответственности лица, оставшиеся без ограничения какие-либо привилегии на проезде в метро или в результате чего произошла авария с тяжкими последствиями.

Несколько лет назад на одной из улиц небольшого южного городка производились ремонтные работы, во время которых на мостовой была вырыта довольно глубокая яма. Работы днем не проводились, однако на мостовой яме не только не была освещена сигнальными фонарями, но даже осталась не огороженной. Этим же ночью в яму попал мотоцикл, причем водитель, вылетевший из седла, погиб, а пассажир, ехавший в коляске, получил тяжелые увечья. Среди местных юристов шли долгие споры о том, кого и по какой статье следует привлекать за это к ответственности. Теперь такие споры не возникли бы.

По той же статье может быть наказан и пешеход, грубо нарушивший правила уличного движения, если в результате созданной им аварийной обстановки произошел несчастный случай.

Из кузова едущего по улице грузовика неожиданно выпрыгнул человек. Водитель следовавшей сзади «Победы», стараясь избежать наезда, круто вывернул руль и затормозил. В результате аварии оказался в разбитом состоянии пути, проложенном с правой стороны улицы, где столкнувшись с двигающимися навстречу трамвая. Машина была полностью разбита, а ее водитель погиб. Винами этой трагедии — человек, спрыгнувший из кузова грузовика, отделавшийся царапинами, и 25 рублевый штраф, но был привлечен к уголовной ответственности по ст. 213 Уголовного кодекса.

Новое законодательство необходимо внимательно изучить во всех автомобильных клубах и курсах по подготовке шоферов-любителей оборонно-патристического Общества. Надо, чтобы о возросшей ответственности за жизнь людей знал каждый выпускник АМК или курсов шоферов-любителей. Для этой цели было бы полезно, на мой взгляд, иметь в

**ПЕШЕХОДОВ, СОЗДАЮЩИХ**

**АВАРИЙНУЮ ОБСТАНОВКУ,**

**БУДУТ СУДИТЬ**

классах, где проходят занятия по правилам уличного движения, выпускники соответствующих статей Уголовного кодекса.

В долгу перед шоферами наши законодательства. До сих пор не выпущено ни одной книжки, где бы в популярной форме раскрывались основные положения советского законодательства, касающиеся работы водителей автомобилей и мотоциклов.

Хотелось бы, чтобы больше строгости проявляли работники квалификационных комиссий Госавтоинспекции при выдаче водительских удостоверений.

Все эти меры в совокупности сведением общезначимых правил движения должны способствовать повышению безопасности на улицах городов и дорогах страны.

**В. РОММ,**  
адвокат.

**Из следов наших изступлений**

**ПРОКРАТНЫМ ПУНКТАМ — АВТОМОБИЛИ С АВТОМАТИЧЕСКИМ ПЕРЕДАЧАМИ**

Организация в соответствии с решением исполкома ЦК КПСС прократных пунктов выдвинула ряд вопросов по эксплуатации прократных автомобилей, о чем писалось в 8 номере журнала «За рулем» в статье «Проблемы проката».

Одна из таких проблем состоит в том, что большое количество прократных автомобилей пропадает из-за поломки агрегатов и аварий, происшедших по вине водителей. Это является в какой-то степени закономерным. Действительно, большая часть клиентов прократного пункта — начинающие автолюбители. Отсутствие достаточных навыков управления автомобилем нередко приводит к сжиганию сцепления и поломкам коробок передач, затрудняя управление автомобилем.

Всего этого можно избежать, если основную массу подвижного состава прократных пунктов будут составлять автомобили «Волга» с автоматическими передачами, работа которых совершенно не зависит от квалификации водителей.

К настоящему времени Горьковский автомобильный завод накопил большой опыт в изготовлении таких передач. Устранены конструктивные дефекты, отработана технология производства.

В 1961 году ГАЗ предпринимает начатый выпуск автомобилей «Волга» с модернизированной автоматической передачей.

Прократные пункты могут легко приобрести необходимые приспособления для обслуживания, проверки и регулировки таких передач и подготовить в течение 1—2 месяцев специалистов из числа штатных слесарей и механиков. Естественно упрощается вопрос снабжения этих машин запчастями и специальным маслом.

**С. СОЛОВЬЕВ,**  
зам. главного конструктора ГАЗ.

**РАВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**

**ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ**

водитель садится за руль. Иногда он без всяких происшествий благополучно доезжает до дома. Но с гражданским М., которого я защищал несколько лет назад, случилось иначе.

Вместе с двумя знакомыми супружескими парами он и его жена поехали на «Победу» навещать детей в пионерский лагерь километрах в семидесяти от города. Повидаль детей, асеселит и хорошо отдохнули и перед отъездом сели закупить. Открыли бутылку портвейна, женщины приготовили еду. Зная, что ему, как водителю, пить вино нельзя, М. еще из города заехал несколько бутылок лимонада. Так как посуды было мало, он пил лимонад из того же стакана, в котором на самом доньшке осталось немного вина, недопитого его женой.

На обратном пути, проезжая через деревню, М. увидел на пути следования автомобиля двух девушек, идущих в том же направлении по краю шоссе. Ему показалось, что они собираются перейти на другую сторону, и он поддал предупредительный звуковой сигнал. Одна из девушек остановилась, а другая отскочила влево и в тот же момент оказалась под колесами автомобиля. Не приходя в сознание, потерявшая сознание в больнице через несколько часов. Врач, обследовавший водителя, написал в заключении: «легкая степень опьянения».

Суд были представлены прекрасные характеристики М. как производственного; коллектив ходатайствовал за него; обстоятельства наезда свидетельствовали о том, что потерявшая сама допустила неосторожность; спутники, с

# ПРАВИЛЬНО ВЫБИРАЙТЕ СКОРОСТЬ

НАШИ КОНСУЛЬТАЦИИ

Определенные «рецепты» скорости движения не могут быть даны заранее, так как не повторяющихся во всех деталях особенностей изменения обстановки, окружающей водителя. Поэтому решающую роль в выборе безопасной скорости движения играет умение правильно оценивать каждое из условий, содержащихся в ст. 41 и 43 Правил.

Цель этой статьи — помочь водителям автомобилей в такой оценке.

При выборе скорости водителю необходимо помнить, что он обязан руководствоваться Правилами, быть внимательным к окружающей обстановке, в особенности к ее изменениям (ст. 3) при неосмотрительных действиях со стороны окружающих принимать необходимые меры для предотвращения опасных последствий (ст. 4) и постоянно сохранять способность в конкретно сложившейся обстановке замедлить движение, а если нужно, то и остановиться, применяя общепринятые приемы управления (ст. 41).

Под общепринятыми приемами управления автомобилем (мотоциклом), применяемыми для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, подразумевается подача предупредительного сигнала, торможение, поворот руля. Если по обе стороны от вашего автомобиля обстановка не благоприятствует повороту, предупредительные только такой маневр, который предвидит наименьшую опасность.

Намерение избежать наезда или столкновения увеличением скорости (попытка «проскочить») не может рассматриваться как нормальный общепринятый прием управления, исключая, конечно, случаи, когда это единственная возможность уклониться от опасности, возникшей от неправильных действий других лиц.

Самочувствие водителя прежде всего влияет на величину остановочного пути, так как существенно отражается на реакции водителя. Затрудняется и замедляется выполнение приемов управления автомобилем при болевых ощущениях и ограниченной подвижности суставов рук и ног, поясничных и шейных позвонков, при наличии ран и воспаленных участков кожного покрова; наибольшая опасность создается при глазных болезнях, в особенности, если на один глаз наложена повязка.

Во всех случаях заболеваний и утомления водить автомобиль только с умеренной скоростью, не менее чем вдове нормальной для здорового человека. Помните о крайней опасности управления автомобилем, пока не восстановится нормальное самочувствие.

Особенности автомобиля заключаются прежде всего в его типе (легковой, грузовой, автотобус, специальный

и т. п.) и конструкции тормозов (тип тормозного механизма и главным образом привод тормозов — гидравлический, пневматический, механический).

Различия в тормозных возможностях, зависящие от конструктивных особенностей автомобилей, составляет в среднем около 20 проц. Учитывайте это при выборе скорости движения и замедьте попутно, что настолько примерно различаются и максимальные скорости движения, допускаемые Правилами движения в городах и других населенных пунктах для легковых и всех других автомобилей.



Во время эксплуатации необходимо еще учитывать характер груза, способ его укладки и высоту расположения центра тяжести. Последнее особенно относится к легковым автомобилям, если багаж перевозится на их крыше. Не развивайте больших скоростей при перевозке груза, расположенного высоко над уровнем бортов, на крыше кузова, а также, когда груз может сместиться.

Условия торможения ухудшаются при движении с прицепами, в особенности не оборудованными тормозами, и частности, используемыми с легковыми автомобилями.

В зависимости от особенностей вашего автомобиля может потребоваться вести его со скоростью, не превышающей 75 проц. от допустимой для исправного одного автомобиля с нормальным расположением нагрузки. Вы помните, конечно, что при возникновении какой-либо неисправности, угрожающей безопасности движения (ст. 81), следовать к месту ремонта разрешается лишь со скоростью не более 20 км/час.

Видимость является одним из главных условий, влияющих на выбор безопасной скорости движения. Видимость — это возможность различать людей, животных, транспортные средства, какие-либо препятствия и особенности окружающей обстановки, обусловленная степенью освещенности объектов наблюдения и прозрачностью воздушной среды.

Ориентировка по видимости в направлении движения сводится к выбору такой скорости движения, при которой полный остановочный путь автомобиля был бы короче расстояния видимости.

Общий ориентировочный характер этой статьи исключает усложнение ее формулами и позволяет ограничиться лишь примерными, обобщающими цифрами для некоторых, наиболее типичных условий, полученных расчетным и опытным путем.

При хорошей видимости, когда объекты, составляющие окружающую обстановку, четко различимы на расстоянии 150 м и более, а состояние пути и особенности автомобиля не усложняют управления последним, скорость движения

практически ограничивается техническими возможностями автомобиля. Однако по соображениям сохранности двигателя, шин и других механизмов не следует на длительное время развивать предельных скоростей. Это вызывает также повышенную утомляемость водителя. Практически следует считать максимально допустимыми скоростями движения 100—120 км/час для легковых автомобилей, 80—90 км/час для автобусов и 70—80 км/час для одиночных грузовиков.

Если видимость ограничена дальностью освещения дороги фарами автомобиля — 30 м при включении «ближнего света» и 100 м при «дальнем свете» или по какой-то другой причине, то на сухой дороге можно считать безопасной скоростью движения, численно равную в километрах за час расстоянию видимости в метрах; это соотношение применимо и на увлажненных дорогах, но только при видимости до 50 м. На увлажненных дорогах при видимости более 50 м скорость движения должна быть меньше числа видимости на 20—25 проц, а на укатанном снегу в полтора-два раза.

Обзорность — это беспрепятственная возможность видеть обстановку пути по обе стороны от направления движения, дороге перед автомобилем и пространству на некоторой высоте над автомобилем. Незащищенное пространство характеризуется так называемым кокусом обзорности. Обзорность могут уменьшать части самого автомобиля, откосы в выемках или отвалы грунта на закруглениях и ограждения, препятствующие обзору. Обзорность непрерывно и резко изменяется, достигая опасного минимума при проезде вблизи неподвижных объектов.

В последнем случае наиболее велика опасность неосмотрительного быстрого появления из-за препятствия неосторожного пешехода, велосипедиста, часто — животного или домашней птицы. Проезжая мимо стоящих троллейбусов, автобусов, а также других автомобилей, когда на них высаживаются пассажиры, снижайте скорость и наблюдайте за передвижением людей по ногам, видимым из-под кузова.

Если по обе стороны автомобиля просматриваются полосы шириной не менее 10 проц. расстояния видимости, то при такой обзорности скорости, выбранная по расстоянию видимость, может считаться безопасной. При меньшей ширине обзорности от водителя — требуется либо значительное снижение скорости, либо повышенные внимательность и осторожность, чтобы при необходимости остановить автомобиль его путь за



### Не случайный, случай!

Объяснительная записка была лаконична:

«Проезжая по Комсомольской площади, по сигналу регулировщика я остановилась за стоящей впереди такси».

Как только разрешили движение, я тронулась. Вдруг перед такси пробежал пешеход. Таксист резко затормозил, мне пришлось также резко затормозить и вывернуть руль вправо. Но тем не менее остановить машину не удалось.

Считаю, что этот случай совершенно случайный.

Подпись нарушителя: А. Чудина.

Еще более кратко постановление дисквалификационной комиссии ГАИ столицы: «Лишить гражданину Чудину А. Г. прав управления автомобилем сроком на 12 месяцев».

В чем дело? Не стала ли известная советская спортсменка жертвой чрезмерной строгости работников ГАИ!

Постараемся восстановить в памяти недавние события, когда было совершено нарушение.

Инспектор 18 отделения ОРУД сержант И. Дележанский регулировал движение транспорта и пешеходов на переходе от Казанского к Ленинградскому вокзалу. В 10 часов 50 минут в связи с прибытием пригородных и дальних поездов через площадь направлялась большая группа граждан. Для обеспечения их безопасности Дележанский перекинул путь транспорту. Автомобили и троллейбусы немедленно остановились, но «Победа» ЭИ 80-53 продолжала движение, пока не ударила в остановившийся у пешеходной дорожки таксомотор. Человеческих жертв, к счастью, при этом не было, но оба автомобиля получили повреждения.

При расследовании происшествия было установлено, что водитель «Победа» — заслуженный мастер спорта А. Г. Чудина — управляла автомобилем в состоянии опьянения; именно поэтому она не сумела своевременно принять меры предосторожности и совершила аварию.

Нельзя сказать, что Александра Чудина не знала или забыла, что управлять автомобилем в состоянии опьянения категорически запрещено. Она даже уже пользуется печальной славой нарушителя правил безопасности у работников ОРУД Москвы. За управление автомобилем в пьяном виде Чудина уже четырежды лишалась водительских прав на различный срок. Разумеется, каждый раз она слезно клялась и заверяла, что нарушения больше не повторится. Однако проходило время, и водитель автомобиля ЭИ 80-53 снова «случайно» представал перед членами дисквалификационной комиссии.

Видно, гарантирует, что с Чудиной впрямь ничего подобного больше не случится 12 месяцев, — срока, на который она лишена водительских прав.

Е. БОСКОВ,  
подполковник милиции.

времена реакции водителя был минимальным.

Ширина проезжей части — весьма разноразмерный фактор, влияющий на возможную скорость движения. Чем шире проезжая часть, тем ближе может быть скорость к нормальной по видимости. Однако при определенной ширине водителя стремятся к движению в два, три и более рядов; в таких стесненных условиях опасность резко повышается из-за ухудшения обзорности, поэтому скорости движения должна быть умеренной.

При движении в два ряда и более скорость необходимо согласовывать с расстоянием между автомобилями. Движение с нормальной по видимости скоростью можно считать безопасным, если на каждые 10 км скорости движения боковое расстояние между автомобилями на 10 см более метра; например, чтобы при прочих благоприятных условиях ехать со скоростью 50 км/час, оно должно быть не менее 1,5 м.

Следуя требованиям Правил движения, при выборе скорости учитывайте не абсолютную, планировочную, или конструктивную, ширину проезжей части, а незанятую, фактически свободную, другими словами — «проезжую» ширину, улицы или дороги. При этом имейте в виду не только ширину, но и расположение свободной полосы. Не развивайте максимальной скорости, если каким-либо препятствием проезжая часть сужена с одной стороны, и соблюдайте еще большую осторожность, проезжая между двумя препятствиями, особенно движущимися автомобилями, на близком расстоянии от них.

Профиль пути и состояние проезжей части прямо влияют на длину тормозного пути, так как ими определяется максимально возможная тормозная сила между колесами и поверхностью дороги.

На уклонах тормозные возможности изменяются пропорционально величине уклона, выраженной в процентах; соответственно этому снижайте скорость движения против нормальной по видимости не меньше чем на 10 проц. при спуске с уклоном 10 проц., на 5 проц. при спуске с уклоном 5 проц. и т. д.

Наиболее существенным является различие в коэффициентах сцепления колес с разными по типу и состоянию поверхностям дорожно-транспортного покрытия. Соответственно коэффициент сцепления (около 0,8 на сухом бетонном покрытии и не более 0,2 на обледенелой дороге) может иметь место четырехкрат и более удлиннение тормозного пути. Существенно повышается опасность при движении на закруглениях дорог, когда устойчивость

автомобиля уменьшается под действием центробежной силы.

В обстановке, когда предвидится вероятность торможения на дорогах с крутыми уклонами, закрытыми закруглениями и скользкой поверхностью, ведите автомобиль с умеренной скоростью — в два-три и даже четыре раза ниже нормальной по видимости для благоприятных условий.

Всегда будьте готовы к значительному снижению скорости движения в местах, перед которыми установлены предупреждающие дорожные сигнальные знаки.

Действия других водителей определяются по предупредительным сигналам и характеру движения транспортных средств. Непрямолинейное движение, расположение в чужом ряду, постоянные обгоны, в особенности с нарушением установленных правил (в первую очередь — правил сигнализации), приближение к перекресткам и проездам мимо препятствий с чрезмерно большой скоростью и т. п. — все это элементы неблагоприятной окружающей обстановки, в которой надо двигаться с умеренной скоростью и при повышенной сосредоточенности.

Будьте особенно осторожными, проезжая мимо велосипедистов.

Поведение окружающих, главным образом пешеходов, дорожных рабочих, дворников и других лиц, находящихся по какому-либо причинам на проезжей части, служит характерным сигналом, указывающим на возможность или недопустимость двигаться с нормальной по видимости скоростью.

Если позади пешехода неуверенная и он, находясь на проезжей части, не осматривает дорогу, при переходе меняет темп движения, снижает скорость, проезжая мимо такого пешехода. Будьте особенно внимательными к пешеходам в нетрезвом состоянии и к детям, в зимнее время особенно осторожно проезжайте мимо женщин, закутывающих голову шарфом, и мужчин с поднятым воротником пальто, во время дождя — мимо лиц, накрывших голову капюшоном или защищающихся от непогоды зонтом.

Наблюдайте и за поведением пешеходов, идущих по тротуарам или обочинам, — характерные движения туловища, повороты головы, жесты могут послужить признаками намерения выйти за проезжую часть, перейти улицу или дорогу.

Г. СОЛОВЬЕВ.



# СОВЕТЫ *двухвалы*

## ЭЛЕКТРОНАГРЕВАТЕЛЬ ДЛЯ ВУЛКАНИЗАЦИИ ПОКРЫШЕК

Как самому завулканизировать мотоциклетную покрышку? Мотолюбители чаще всего пользуются для этих целей специальной струбиной и норником. Однако признать такой способ удачным нельзя, и вот почему. При вулканизации больших повреждений поршень приходится переставлять несколько раз. В местах нагрева покрышка тернет свою первоначальную форму, становится плоской, и, наконец, качество вулканизации при этом остается довольно низким, так как основная резиновая манжета (заплата) ставится изнутри покрышки, а нагрев производится снаружи. О регулировании температуры процесса при таком способе не может быть и речи.

Рекомендуемый электровулканизатор в состоянии изготовить каждый мотоциклист. Для этого берут отрезок газовой трубы длиной 200 мм и изгибают его по форме покрышки так, чтобы он плотно прилегал ко всем ее стенкам (диаметр трубы выбирают в зависимости от размера покрышки). Затем вырезают железную пластину длиной 180 мм и шириной, равной диаметру трубы. У пластины отгибают бортики высотой 6 мм (см. рис.), и на образовавшейся площадке крепят три полоски из мягкого железа длиной 150 мм и высотой 5—6 мм. В получен-



ные таким образом канавки укладывают электроспираль от утюга напряжением 220 в и мощностью 400 вт. Пластинку изгибают по форме трубы и вставляют в нее, а концы спирали выводят на зажимы абсолютенной заглушки (второй конец трубы заваривают наглухо). Край по-

щадки можно отогнуть вниз на 10—12 мм и, просверлив в нем отверстие, прикрепить винтами к заглушке. Под пластиной со спиралью устанавливают тепловое реле, которое при температуре 148° отключает аппарат от электросети, а при остывании включает его вновь.

На наружную манжету кладут изогнутую по покрышке пластину железа длиной 150 мм и толщиной 1,5 мм и прижимают ее вместе с электровулканизатором к покрышке двумя стальными хомутками.

Процесс вулканизации длится 2—3 часа.

**И. ПОЛОВОВ,**  
электромеханик.

Гомельская обл.

## ГРЯЗЕЗАЩИТНЫЕ САПОГИ

Непастная погода всегда доставляет много неприятностей и хлопот мотоциклисту. Весьма эффективным средством защиты одежды и обуви являются сапоги из полихлорвинила, которые можно сделать каждый мотоциклист.

Сапоги выкраивают по прилагаемому чертежам. Места, указанные на чертеже пунктиром, смазывают растительным маслом и прошивают на швейной машине 2—3 раза. Голенница имеет сзади разрез, поэтому одна половина их заходит на другую. Благодаря трем резинкам шириной 2—3 см они плотно облегают ногу. Один конец резинки пришит к внутренней стороне голенища, другой имеет металлическую застежку (кнопку или крючок). Передняя застежка, можно регулировать натяжение резинки. С внутренней стороны голенища под основанием застежки ставят матерчатые подкладки. Нижнюю часть сапог и подошву делают из более толстого полихлорвинила.

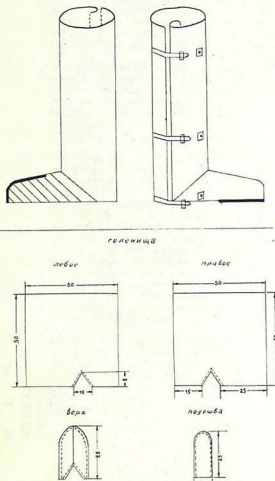
Такие сапоги занимают очень мало места. Их можно сложить в небольшой пакет, который легко уместится в багажнике мотоцикла или в инструментальном ящике. Они достаточно прочны, легко моются и надежно защищают одежду и обувь мотоциклиста от воды и грязи.

Грязезащитные сапоги можно пошить из другого материала — палаточного брезента, тонкой прорезиненной ткани и т. п.

Хочется пожелать, чтобы к новому сезону был организован массовый выпуск таких грязезащитных сапог.

**В. ЛУКИН.**

Москва



## МОТОЦИКЛ ИДЕТ ПО СНЕГУ

Не все мотоциклисты заканчивают сезон с наступлением зимы. У нас на Урале некоторые водители умудряются ездить даже по санному пути. Помогает им в этом лыжа.

В течение ряда лет я использую лыжу, конструкция которой несколько отличается от применявшихся ранее. Она вышлена из стали толщиной 2 мм (марка 3). Ширина лыжи — 250 мм, длина 1000 мм. На обоих концах ее сделаны ребра жесткости толщиной 3—4 мм. Колесо коляски устанавливается на дожимат — стойку с приваренными щеками. Лыжа крепится ремнями к скобе и ободу колеса.

Передняя часть лыжи прикрепляется к раме коляски посредством спиральной пружины или резины.

Снять и закрепить такую лыжу можно за 3—5 минут. При езде по шоссе лыжу перевозят на запасном колесе.

**К. ЗАМЯТИН.**

Свердловск.



# Л И Т О В С К И Е Т Р А С С Ы Ж Д У Т Г О Н Щ И К О В

Нам пишут

## ТАКИЕ ШИНЫ НУЖНЫ СЕЛУ

Грузовые автомобили, предназначенные для эксплуатации в городах, комплектуют «шоссейными» шинами, а при эксплуатации в сельской местности — шинами «вездеход». Мотоциклы же выпускают только с одним видом покрышек — для шоссейных дорог. Из-за этого сельские водители испытывают большие затруднения, особенно в дождливую погоду.

Можно ли помочь им? Да, такая возможность имеется. Дело в том, что Ленинградским шинным заводом уже создана опытная модель покрышки Л-131 повышенной проходимости, размером 3,25—19 для мотоциклов ИЖ-56. Эта модель испытана в стендовых и дорожных условиях и рекомендована для сельской местности. Нужно только, чтобы шинная промышленность как можно скорее наладила серийное производство таких шин, а мотоциклетный завод взял их на комплектацию мотоциклов.

**Н. ПОЛЯКОВ,**  
начальник лаборатории  
ЦКЭБ мотоцикlostроения.

На живописных берегах реки Немunas в предместьях Каунаса есть два кольца, вполне пригодные для проведения мотоциклетных и автомобильных шоссейно-кольцевых гонок. Первое — это старая военная дорога в районе IX форта на малонаселенной северо-западной окраине города (см. рис. 1 и таблицу). Дорогой пользуются лишь местные жители, транзитные автомобили по ней не проходят. Преобладающие радиусы поворотов 75—100 м. На кольце имеется около 17 подъемов и спусков. Максимальный уклон — 6,1 проц. Разница между наиболее высокой и низкой точками трассы — 34,4 м.

В Каунасском Политехническом институте проведено исследование дороги и разработано два проекта приспособления ее к требованиям автомобильных соревнований. Стоимость всех работ (расширение проезжей части до 6,5 м, устройство безопасных обочин и виражей, асфальтирование, сооружение трибун, гаражей, мастерских и т. д.) может окупиться в течение нескольких лет спортивной «эксплуатации», т. е. проведения тренировок и соревнований.

Второе кольцо является частью асфальтированного шоссе Каунас — Шкая, у окраины дачного поселка Ючергине, на берегу Немunas (см. рис. 2 и таблицу). Неглубокие ямки и с мягкими песчаными откосами и малая степень застройки района делают трассу вполне пригодной и безопасной для кольцевых автомобильных и мотоциклетных соревнований. На трассе имеется около 14 подъемов-спусков. Разница между наиболее высокой и низкой точками около 30 м, максимальный уклон — около 7 проц. На этой трассе уже проводились шоссейно-кольцевая гонка автомобильного ралли 1960 года на первенство СССР. В Ючергине имеются пионерские лагеря и дома отдыха, где можно разместить участников соревнований. Дорога имеет несколько вариантов объездов.

Мы считаем, что оба эти кольца можно быстрее приспособить для проведения автомобильных и мотоциклетных соревнований.

**В. ГАСИЛА,**  
заведующий кафедрой автомобилей  
Каунасского Политехнического института.



Рис. 1.

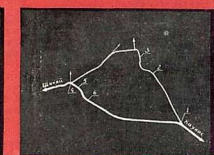


Рис. 2.

Участок	Вид покрытия	Ширина покрытия, м	Профиль	Повороты				
				левые	правые	всего		
<b>кольцо IX ФОРТА (ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ — 6420 м)</b>								
1	асфальт	6,5	горизонтальный	2	1	3		
2			спуск и подъем	5	4	9		
3			горизонтальный	3	3	6		
4			подъем и спуск	4	1	5		
5			спуск	1	1	2		
6			крутой спуск	1	1	2		
7			крутой подъем	2	3	5		
8			горизонтальный	1	—	1		
Всего:				19	14	33		
<b>кольцо в ЮЧЕРГИНЕ (ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ — 5400 м)</b>								
1			асфальт	6,5	подъем и спуск	2	—	2
2					крутой спуск	3	2	5
3					горизонтальный	4	1	5
4					подъем	1	1	2
5	крутой подъем	2			1	3		
6	горизонтальный	2			1	3		
Всего:				13	7	20		

## ГДЕ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ МОТОЦИКЛ!

Не каждый мотоциклист может сам отремонтировать свою машину. Часто для этого нет подходящих условий и нужного инструмента, а иногда не хватает и умения. Кажется, что проще — обратиться в мастерскую, где квалифицированные работники быстро и качественно устранят все неполадки. Однако у нас почему-то нет таких мастерских. Вот и приходится обходиться своими силами. В результате — неизбежные поломки в пути и, как следствие их, дорожные происшествия.

Городских жителей волнует еще одна проблема — где хранить мотоцикл? Так же, как для автомобилей, нужно строить гаражи для мотоциклов и мотороллеров. При их можно было бы открыть ремонтные мастерские.

Организация хранения, ремонта и обслуживания мотоцикла — это прежде всего забота о безопасности движения.

**Инж. А. ЕРМАКОВ.**

# Л И Т О В С К И Е Т Р А С С Ы Ж Д У Т Г О Н Щ И К О В

Нам пишут

## ТАКИЕ ШИНЫ НУЖНЫ СЕЛУ

Грузовые автомобили, предназначенные для эксплуатации в городах, комплектуют «шоссейными» шинами, а при эксплуатации в сельской местности — шинами «вездеход». Мотоциклы же выпускают только с одним видом покрышек — для шоссейных дорог. Из-за этого сельские водители испытывают большие затруднения, особенно в дождливую погоду.

Можно ли помочь им? Да, такая возможность имеется. Дело в том, что Ленинградским шинным заводом уже создана опытная модель покрышки Л-131 повышенной проходимости, размером 3,25—19 для мотоциклов ИЖ-56. Эта модель испытана в стендовых и дорожных условиях и рекомендована для сельской местности. Нужно только, чтобы шинная промышленность как можно скорее наладила серийное производство таких шин, а мотоциклетный завод взял их на комплектацию мотоциклов.

**Н. ПОЛЯКОВ,**  
начальник лаборатории  
ЦКЭБ мотоцикlostроения.

На живописных берегах реки Немunas в предместьях Каунаса есть два кольца, вполне пригодные для проведения мотоциклетных и автомобильных шоссейно-кольцевых гонок. Первое — это старая военная дорога в районе IX форта на малонаселенной северо-западной окраине города (см. рис. 1 и таблицу). Дорогой пользуются лишь местные жители, транзитные автомобили по ней не проходят. Преобладающие радиусы поворотов 75—100 м. На кольце имеется около 17 подъемов и спусков. Максимальный уклон — 6,1 проц. Разница между наиболее высокой и низкой точками трассы — 34,4 м.

В Каунасском Политехническом институте проведено исследование дороги и разработано два проекта приспособления ее к требованиям автомобильных соревнований. Стоимость всех работ (расширение проезжей части до 6,5 м, устройство безопасных обочин и вырвней, асфальтирование, сооружение трибун, гаражей, мастерских и т. д.) может окупиться в течение нескольких лет спортивной «эксплуатации», т. е. проведения тренировок и соревнований.

Второе кольцо является частью асфальтированного шоссе Каунас — Шкая, у окраины дачного поселка Ючергине, на берегу Немunas (см. рис. 2 и таблицу). Неглубокие выветры с мягкими песчаными откосами и малая степень застройки района делают трассу вполне пригодной и безопасной для кольцевых автомобильных и мотоциклетных соревнований. На трассе имеется около 14 подъемов-спусков. Разница между наиболее высокой и низкой точками около 50 м, максимальный уклон — около 7 проц. На этой трассе уже проводились шоссейно-кольцевая гонка автомобильного ралли 1960 года на первенство СССР. В Ючергине имеются пионерские лагеря и дома отдыха, где можно разместить участников соревнований. Дорога имеет несколько вариантов объездов.

Мы считаем, что оба эти кольца можно быстрее приспособить для проведения автомобильных и мотоциклетных соревнований.

**В. ГАСИЛА,**  
заведующий кафедрой автомобилей  
Каунасского Политехнического института.



Рис. 1.

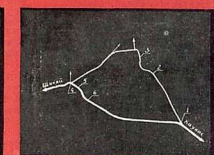


Рис. 2.

Участок	Вид покрытия	Ширина покрытия, м	Профиль	Повороты		
				левые	правые	всего
<b>кольцо IX ФОРТА (ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ — 6420 м)</b>						
1	асфальт	6,5	горизонтальный	2	1	3
2			спуск и подъем	5	4	9
3			горизонтальный	3	3	6
4			подъем и спуск	4	1	5
5			спуск	1	1	2
6			крутой спуск	1	1	2
7			крутой подъем	1	3	5
			горизонтальный	1	—	1
			<b>Всего:</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>33</b>
<b>кольцо в ЮЧЕРГИНЕ (ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ — 5400 м)</b>						
1	асфальт	4,5	подъем и спуск	2	—	2
2			крутой спуск	3	2	5
3			горизонтальный	4	1	5
4			подъем	1	1	2
5			спуск	2	1	3
6	булынный асфальт	6,5	крутой подъем	2	1	3
			горизонтальный	2	1	3
			<b>Всего:</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>20</b>

## ГДЕ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ МОТОЦИКЛ!

Не каждый мотоциклист может сам отремонтировать свою машину. Часто для этого нет подходящих условий и нужного инструмента, а иногда не хватает и умения. Кажется, что проще — обратиться в мастерскую, где квалифицированные работники быстро и качественно устранят все неполадки. Однако у нас почему-то нет таких мастерских. Вот и приходится обходиться своими силами. В результате — неизбежные поломки в пути и, как следствие их, дорожные происшествия.

Городских жителей волнует еще одна проблема — где хранить мотоцикл? Так же, как для автомобилей, нужно строить гаражи для мотоциклов и мотороллеров. При их можно было бы открыть ремонтные мастерские.

Организация хранения, ремонта и обслуживания мотоцикла — это прежде всего забота о безопасности движения.

**Инж. А. ЕРМАКОВ.**

## КАК ПРОВЕРИТЬ УГЛЫ РАЗВАЛА И СХОЖДЕНИЯ ПЕРЕДНИХ КОЛЕС

Многие читатели просили редакцию рассказать на страницах журнала о проверке и регулировке углов развала и схождения передних колес автомобиля с независимой подвеской. «Опыт показывает», пишет мастер спорта Б. Мартынов из г. Жуковского, — что основной причиной преждевременного и «чрезвычайно быстрого» износа покрышки является неправильная установка передних колес машины. Поэтому я обращаюсь в редакцию с просьбой подробно разъяснить, как нужно регулировать углы развала и схождения».

При движении автомобиля передние колеса должны иметь правильное положение, обеспечивающее его устойчивость, легкость управления им, нормальный износ шин и деталей переднего моста.

Правильная установка передних колес определяется углами развала и схождения, углами поперечного и продольного наклона шкворня (или стойки подвески автомобиля «Москвич-407»), а также соотношением углов поворота колес при движении на закруглениях.

Проверка и регулировка углов развала и схождения передних колес при отсутствии осмотровой канавы выполняется на ровной горизонтальной площадке с твердым покрытием.

Проверить углы развала можно с помощью комбинированного прибора ГАРО (рис. 1). Этот прибор имеет четыре уровня, закрепленных в металлическом корпусе. Два уровня (без шкалы), расположенных на тыльной стороне, служат для первоначальной установки прибора на колесе. Два других, расположенных на лицевой стороне, предназначены для проверки углов развала и наклонов шкворня. На шкалах определения развала и продольного наклона шкворня знаками «плюс» и «минус» обозначены положительные и отрицательные значения этих углов.

Прибор имеет два измерителя углов поворота с двумя шкалами и указателями поворота колес («стрелками»), а также два выключателя и два плоских диска для облегчения поворачивания колес при регулировке.

Углы развала проверяются этим прибором следующим образом. Сняв колпаки дисков, ставят передние колеса в положения прямолинейного движения и с помощью специального хронштейна закрепляют прибор на одном из колес установочными уровнями вверх и строго горизонтально (рис. 2). Автомобиль перекатывается на половину оборота колеса так, чтобы пузырек уровня шкалы поперечного наклона шкворня стал против нуля (рис. 3). Затем определяется величина угла развала колеса. У «Волги» и «Победы» она должна составлять  $0^\circ \pm 30'$ , а у «Москвича-407» в пределах от  $0^\circ$  до  $1^\circ$ .

При любых отклонениях углы необходимо отрегулировать. На «Волге» регулировка осуществляется поворотом

центровой втулки нижнего пальца стойки; верхней эксцентриковой втулкой регулируется продольный угол наклона шкворня. Развал колес и угол продольного наклона шкворня «Москвич-407» регулируют поворотом эксцентриковой бронзовой втулки, имеющей восемь граней под ключ. При повороте этой втулки метки, находящиеся на одной из граней, должны быть установлены вперед (к радиатору).

Схождение колес проверяется раздвижной линейкой, которую устанавливают между шинами передних колес (спереди) таким образом, чтобы ее упоры прижимались к выпуклым частям шин, а нижние концы цепочек касались

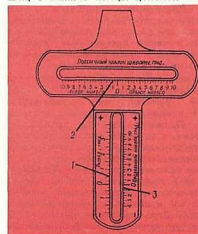


Рис. 1. Шкалы прибора для проверки развала колес: 1 — шкалы развала колес; 2 — шкала поперечного наклона шкворня; 3 — шкала продольного наклона шкворня.

земли (рис. 4). Автомобиль перекатывают вперед так, чтобы линейка оказалась сзади, а нижние концы цепочек снова касались земли. После этого нужно сделать отсчет величины схождения по шкале. Затем перекатить автомобиль так, чтобы линейка встала в исходное положение, а стрелка — на нулевое деление шкалы.

В случае несовпадения стрелки с нулевым делением шкалы, необходимо установить ее на нуль и замер повторить. При положительном значении схождения колес нулевое значение шкалы перемещается наружу от стрелки.

Величина схождения колес для автомобилей «Волга» и «Победа» должна составлять 1,4—3,0 мм, а для автомобилей «Москвич-407» быть в пределах 1,5—2,5 мм. Если схождение колес имеет отклонение от нормы, то его ликвидируют вращением боковых рулевых тяг (на автомобилях «Волга» и «Победа»), либо правой тяги (на автомобиле «Москвич-407»).

Углы поперечного и продольного наклонов шкворня и углы поворота колес также проверяют указанным выше прибором. Для этого передние колеса автомобиля устанавливают на поворотные диски в положение, соответствующее движению по прямой. Вертывают указатели в стрелки скоб указателей поворота. Устанавливают ящики со шкалами против передних колес так, чтобы удлинитель легли на шины колес ниже ступиц,

а стрелка указателей стала против нулевых делений шкал. Последние должны быть против центров колес (рис. 5). Поворачивают колеса влево на  $20^\circ$  по указателю шкалы левого колеса и затормаживают.

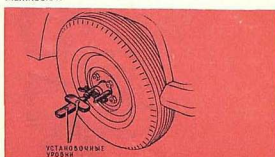


Рис. 2. Исходная установка прибора при определении развала.

Устанавливают пузырки уровня шкал поперечного и продольного наклонов шкворня на нулевые деления (кроме шкалы поперечного наклона шкворня должна быть параллельной колесу). Затем поворачивают колеса влево на  $40^\circ$  по указателю шкалы левого колеса (рис. 6), т. е. на  $20^\circ$  в другую сторону от нулевого деления, и определяют углы наклонов шкворня по соответствующим шкалам прибора. Снимают прибор, не нарушая положения колес, и подсчитывают соотношения углов при повороте колес налево, т. е. угол поворота правого колеса при повороте левого на  $20^\circ$ . Укрепив прибор на правом колесе, доводят угол поворота колес влево до  $20^\circ$ , по указателю шкалы правого колеса,



Рис. 3. Положение прибора после поворота колеса при определении развала.



Рис. 4. Установка линейки при определении схождения колес.

Неправильный угол поперечного наклона шкворня означает, что погнута стойка шкворня, рычаги подвески или поперечина переднего моста. Неправильное соотношение углов поворота колес является следствием погнутой поворотных рычагов.

Необходимо иметь в виду, что точных результатов при проверке углов колес можно добиться лишь правильно используя прибор.

В заводских инструкциях к новым автомобилям рекомендации по проверке углов колес даны без учета изменений,



# ИНЖЕНЕРЫ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ

происходящих в процессе эксплуатации. Исследования, проведенные кандидатом технических наук Илларионовым, свидетельствуют о том, что эти рекомендации требуют соответствующих нормативов для автомобилей, имеющих значительный пробег. Точность замера углов

## ● ТРУЗОВОЙ ПРИЦЕП К „МОСКОКВИЧУ“

Как самостоятельно построить прицеп и легкову автомобиля. Этот вопрос волнует многих автолюбителей. «Прошу Вас поместить в журнале описание и чертежи прицепа и «Москвичу» — пишет читатель Б. А. Железняков из Питггорска. Письма подобного содержания прислано

в редакцию автолюбителя А. И. Орлов из г. Саргухова, М. В. Юрильских из г. Ивининки Эстонской ССР, Г. И. Харламов из г. Новорова Владимирской области, Б. В. Бириэт из Ленинграда и другие читатели.

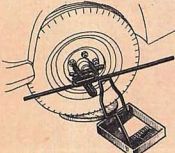


Рис. 5. Начальное положение колес при определении углов поперечного и продольного наклонов шкворня.

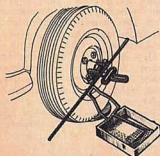


Рис. 6. Положение колес автомобиля в точке замера углов поперечного и продольного наклонов шкворня.

установки колес зависит также и от ряда других факторов.

В инструкциях заводов и руководств значения углов установки колес даны для полностью груженых автомобилей. Поэтому при проверке ненагруженного автомобиля должна быть учтена поправка, вызываемая изменением веса. Большую ошибку можно также допустить при регулировке углов на автомобиле с поднятой передней частью колесами; в этом случае решающее влияние на величину углов оказывает место установки подставки: при смещении ее от нижнего шарнира стойки к внутренней оси рычага углы развала колес и поперечного наклона шкворня существенно изменяются. Если расположить опору под пружинной подвески, ошибка в углах установки колес нагруженного и разгруженного автомобиля также достигает значительных величин.

При проверке углов с поднятыми колесами нужно устанавливать подставки под нижними шарнирами стоек подвески. Размещать опоры под чашкой пружины не следует.

Нужно помнить, что у автомобилей с независимой подвеской колес все углы взаимосвязаны и изменение хотя бы одного из них влечет изменение всех остальных.

Инж. Г. БЕРЕСТИНСКИЙ.

Рязань.

Изготовленный мной легкий прицеп к автомобилю «Москвич» состоит из рамы с подвеской и кузова. Рама сварная, собрана из водопроводных труб диаметром 1/4 дюйма. При сварке необходимо следить за тем, чтобы оси крепления балансирных подвесок и ось сцепного устройства были параллельны. Такие детали рамы, как упоры пружин и кузова, а также кронштейны крыльев целесообразно предварительно прихватить по месту и затем обварить.

Для изготовления сцепного устройства использован шаровый шарнир от поперечной рулевой тяги автомобиля ГАЗ-51 и клапанная пружина трактора ДТ-54. Пружина закрыта резиновыми кожухами, в качестве которых использованы гофрированные чехлы телескопической вилки мотоцикла ЯВА.

Кузов прицепа размером (1500×1250×Х250 мм) представляет собой каркас, склепанный из алюминиевых уголков 25×25 мм и обшитый 8-миллиметровой фанерой. Для предохранения от сырости фанера пропитана олифой и покрыта двумя слоями масляно-смоляного лака. Задний борт кузова — откидной с защелками от пельсеса «Ракета». Для крепления грузов по нижнему краю бортов размещены хромированные крючки. Кузов крепится к раме 12 болтами М8.

Подвеска и колеса — от мотоцикла СЭЛ. Диски колес закрыты колпаками от автомобиля «Москвич-401».

В качестве кронштейнов балансирных подвесок и амортизаторов использованы

кронштейны тормозных рычагов, укрепленных на подвеске.

Ввиду того, что в конструкции прицепа использованы балансирные подвески трехколесных мотоциклов, а покращения и диски колес для прицепа взяты от мотоцикла последнего выпуска, потребовалось изготовить переходные планшайбы.

Малый диаметр колес позволил уменьшить вес и габариты прицепа, а также затраты на изготовление.

Крылья прицепа выделаны из переднего крыла мотоцикла ЯВА-50. Для этого крыло разрезано вдоль пополам и к каждой половине приклепан фартук. Заклепочный шов закрыт декоративной накладкой.

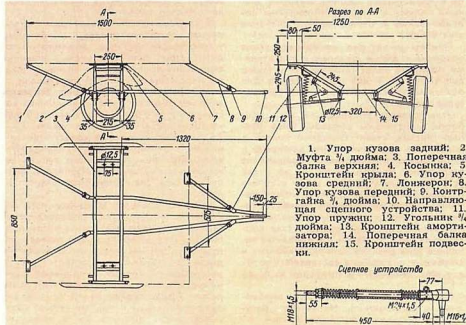
На прицепе установлен задний фонарь от мотороллера, соединенный проводами, пропущенными в латоринный трубки, со стоп-сигналом бусирующего автомобиля. Провода, укрепленные на кузове посредством розетки и вилки от автомобильной переносной лампы, соединены с проводами, идущими по раме.

Конструкция прицепа позволяет при консервации отсоединять колеса, его упоры и колеса от рамы. Благодаря этому прицеп можно хранить в подвешенном состоянии в одном гараже с автомобилем.

Грузоподъемность прицепа — 300 кг, вес — 65 кг. Он имеет длину 2360 мм, ширину 1325 мм и высоту 860 мм.

Инж. И. ГИРШОВИЧ.

Москва



1. Упор кузова задний; 2. Муфта 1/4 дюйма; 3. Поперечная балка верхняя; 4. Косынка; 5. Кронштейн крыла; 6. Упор кузова срединный; 7. Лонжерон; 8. Упор кузова передний; 9. Контрплатина 1/4 дюйма; 10. Направляющая сцепного устройства; 11. Упор пружин; 12. Угольник 1/4 дюйма; 13. Кронштейн амортизатора; 14. Поперечная балка нижняя; 15. Кронштейн подвески.

## О Б И З Н О С А Х Ш А Р И Р О В Р У Л Е В О Й Т Р А П Е Ц И И „М О С К В И Ч А“

«Уважаемая редакция!

В журнале «За рулем» № 8 за 1960 год напечатана статья М. Лысова (НАМИ) «Как предотвратить износ рулевой трапеции «Москвича». Статья представляет большой интерес, но в ней не указываются размеры хомута. Прошу вас напечатать в очередном номере чертеж хомута».

Уравновешивание поперечной рулевой тяги — одно из мероприятий уменьшающих износ шарниров. Конструкция и размеры противовеса, способ его крепления на рулевой тяге во многом определяют степень его износа.

Как известно, существует две конструкции наконечников левой тяги: со стержнем стяжным хомутом и с ушками для стяжного болта (рис. 1, а и б). Следует отметить, что конструкция с ушками должно быть разным. Противовес для наконечника первой конструкции (рис. 1а) показан на рис. 2а. На стержень диаметром 12 мм, ввернутый на резьбе в хомут и приваренный к нему, надевают противовес цилиндрической формы, который крепят двумя гайками. Хомут сделан разрезным. Зажимают его на наконечник тяги стяжным болтом. Отверстие в хомуте должно быть на 0,15–0,20 мм меньше диаметра наконечника для тугой его посадки.

Стяжной болт на 1,5 мм выходит в отверстие хомута. Для того, чтобы наконечник тяги пролипают канавку, которая и предохраняет хомут от случайного поперывания на наконечнике. Для того чтобы уравнивать тягу без разборки еще не изношенного шарнира, хомут выполняется с двумя стяжными болтами (рис. 2б).

Для наконечника второй конструкции (рис. 1б) хомут может быть выполнен также с двумя стяжными болтами (как изображено на рис. 2б), но отверстие в нем делается диаметром 23,0 мм (с допуском  $-0,1$ ,  $-0,3$  мм).

Для этого же наконечника можно изготовить хомут, показанный на рис. 2в. Его крепят на конце головки, но более длинными стяжными болтами, чем те, которые применяются обычно.

Вес противовеса, в том числе стержня, на котором он крепится, двух гоек и хомута со стяжным болтом равен 230 г.

Мой личный опыт свидетельствует, что после установки противовеса, стук в рулевом приводе полностью прекращается и не наблюдается в течение года эксплуатации автомобиля.

Это письмо прислал в редакцию читатель В. В. Волков из Таганрога. Названная статья заинтересовала также автолюбителей Н. С. Сидоренко из пос. Снежное Сталинской области, К. А. Попова из г. Чапаевск, И. Д. Ганенкова из г. Статка Челябинской области, Ю. С. Сухих из Ленинграда и других.

Другой причиной большого износа шаровых пальцев является неправильная их установка в рычагах поворотных цапф. Московским заводом малолитражных автомобилей шаровые пальцы устанавливаются под углом  $73^{\circ}0'$  с расположением шара внутрь (рис. 3а). Опыт показывает, однако, что эта установка требует корректировки.

Во время движения автомобиля шаровые шарниры рулевой трапеции особенно интенсивно работают в двух случаях: при повороте автомобиля и при движении его по прямой и неровной дороге. В первом случае, при повороте передних колес шаровые пальцы перемещаются вокруг осей шаровых пальцев стойки в плоскости, наклоненной к поверхности дороги под углом  $73^{\circ}0'$ . При этом рулевая тяга отклоняется приблизительно на  $1^{\circ}20'$ – $1^{\circ}30'$ .

Во втором случае, когда автомобиль движется по очень неровной дороге, шаровый палец левого поворотного рычага поднимается приблизительно на 83 мм и опускается на 70 мм. Это вызывает отклонение левой части поперечной тяги соответственно на углы  $\alpha = 15^{\circ}30'$  вверх и  $\beta = 12^{\circ}40'$  вниз.

Правильная работа шарнира и наименьший износ пальца получаются тогда, когда рулевая тяга относительно оси пальца отклоняется на равные углы в обе стороны. Поэтому палец при повороте автомобиля должен устанавливаться так, как показано на рис. 3б под углом  $\frac{\alpha - \beta}{2} = 1^{\circ}30'$ .

Такой же наклон под углом  $1^{\circ}30'$ , но симметричный, должен иметь шаровый палец рычага правой поворотной цапфы. При этом необходимо, чтобы расстояние А между пальцами оставалось неизменным.

При этих двух условиях (уравновешивание левой части поперечной тяги и изменение угла наклона шаровых пальцев обоих рычагов) работа шарниров получается правильной, износ пальцев наименьшим.

Инж. М. ЛЫСОВ,  
НАМИ.

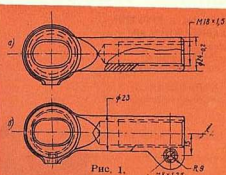


Рис. 1.

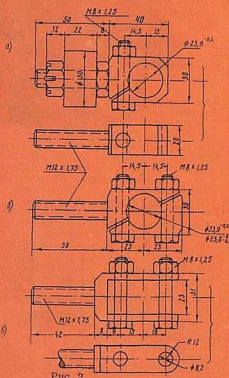


Рис. 2.

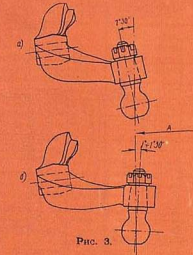


Рис. 3.

Дорогая редакция!

На нашем заводе огнеупоров около шестидесяти рабочих и служащих купили мотороллер Т-200. Несмотря на отдельные недостатки, эта машина всем нам понравилась. Одно плохо — завод не выпускает боковой прицепа к «Туле», хотя конструкция его, как сообщал журнал, уже разработана.

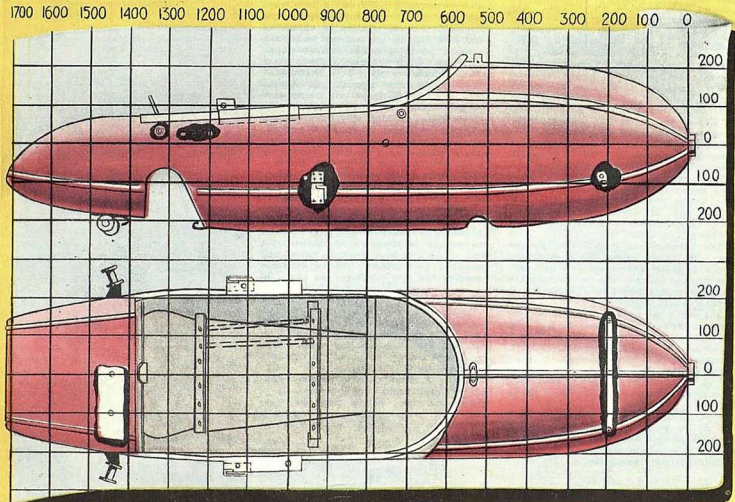
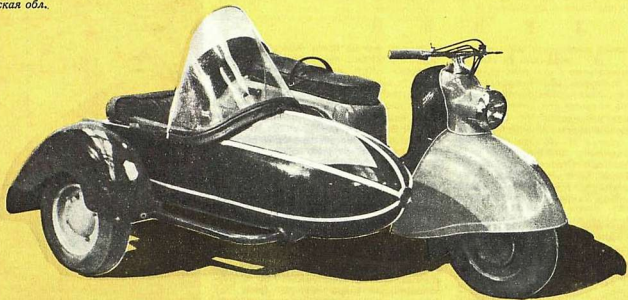
Многие из нас пробуют делать коляски сами, но они недостаточно надежны и портят внешний вид мотороллера.

Убедительно просим рассказать, как сделан боковой прицеп, рисунок которого был помещен в № 6 журнала за 1960 год.

Г. ЛЫЦОВ, Г. БУРУХИН,  
П. ХАБИБУЛИН и др.

Богданович,  
Свердловская обл.

# БОКОВАЯ



# КОЛЯСКА К „ТУЛЕ“

**А. ЛОТОЦКИЙ,**  
главный конструктор;  
**В. КАМЕРИЛОВ,**  
инженер-конструктор.

Боковой прицеп к мотороллеру Т-200 состоит из двух основных частей: рамы с подвеской и кузова.

Трубчатая сварная рама с узлами крепления и ступицей колеса представлена на рисунке.

Подвеска колес к раме сделана жесткой. К трубе приварена муфта, в которую с внешней стороны вставлена (до упора конуса) ось ступицы колеса. Ось выполнена из стали марки 40 и с внутренней стороны закреплена конической нажимной ступицей (при помощи гайки со шплинтом).

Ступица колеса вращается на двух подшипниках (левый № 204, правый № 303), между которыми установлена распорная втулка. Для герметизации полости ступицы с левой стороны установлен вальцовый сальник, а с правой — накрута крышка со стопорным кольцом.

К диску четырьмя гайками крепится колесо прицепа, взаимозаменяемое с колесами мотороллера. Над колесом помещен грязеотщипчик. Для установки его к раме приварены два кронштейна.

Жесткое крепление колеса бокового прицепа является наиболее простым, но не совсем надежным. Поддрессоривание колеса с использованием заднего амортизатора Т-200 несколько усложняет изготовление колески, но вместе с тем резко увеличивает срок службы конструкции и обеспечивает ее комфортабельность.

Ступица колеса при этом остается без изменений. Ось 1 (как это показано на рис. 1, стр. 22) через рычаг 2 соединяется с осью рычага подвески 3 посредством сварки. При этом ось 3 устанавливается в продольном и поперечном направлениях. Тяги крепятся к раме на хомутах, они однотипны и отличаются только по длине. Материалом для их изготовления служит сталь марки 35.

Особо следует сказать о шаровых шарнирах тяг (показаны на рисунках), сделанных в виде муфты, приваренной к трубам рамы. В муфте помещают зажимные губки, которые соединены при помощи гайки с натяжным винтом. Последний удерживается от выпадения металлической «бородкой», нанесенной электросваркой через специальное отверстие (обочку муфты). Вращая винт, преромо охватывают шаровую часть кронштейна на мотороллере.

Следует учесть, что муфта неразъемная, и она должна быть надета на трубу до ее сварки с основной частью рамы. Эскиз губки с указанием всех ее размеров представлен на рисунке.

Эксплуатационные качества прицепа прежде всего зависят от прочности рамы. Основным материалом для нее являются трубы 32 × 3 мм из стали марки 20, соединенные между собой высококачественной сваркой. Некоторые детали рамы получены на заводе методом точного литья или выполнены цельнометаллическими. Это дает возможность еще больше повысить прочность рамы.

Кузов, как это видно на рисунке, имеет обтекаемую форму. Он сварен из тонколистовой стали и оборудован подпружиненным сиденьем с мягкой откидной спинкой, подлокотниками и откидным ветровым щитком. В задней части кузова — небольшая багажника. Спинка сиденья является для него дверцей (она запирается на замок).

Рисунки Л. Вендрова

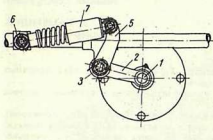
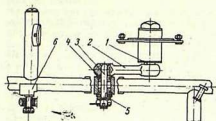


Рис. 1. Поддресоривание колеса колесами.

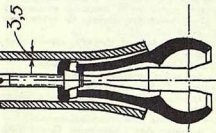


Рис. 2. Шаровой зажим тяги.

В нижней части кузова приварены два кронштейна. На них надевают резиновые амортизаторы подвески и по два кронштейна с каждой стороны для резинового кольца (диаметр кольца — 150 мм, резина — 6 мм), ограничивающего движение кузова вверх. В передней части кузова имеется специальная выемка для трубы рамы, с которой он соединен при помощи жомов и резиновых прокладок.

Амортизаторы подвески кузова представляют собой резиновые кольца диаметром 100 мм, толщиной 4 мм и шириной 35 мм. С каждой стороны устанавливается по два кольца, вставленных одно в другое. Такие кольца можно заменить более простыми (по 3—4 штуки на каждый амортизатор), вырезанными из обычной камеры. Вся схема установки и крепления колески была опубликована в шестом номере журнала за 1960 год.

Для эксплуатации прицепа в ночное время его оборудуют передним и задним габаритными фонарями.

В мотороллере с прицепом для облегчения условий работы двигателя и наиболее полного использования его мощности изменяется передаточное отношение цепной передачи к заднему колесу — с 17:38 на 15:38.

Мотолыбли должен помнить, что прицеп является серьезной дополнительной нагрузкой к мотороллеру. И в этом случае эксплуатировать его можно только на хороших дорогах, с одним пассажиром и небольшим багажом.

## ЭКОНОМИЧНОЕ

Что надо знать об экономичном вождении автомобиля? Попытаемся выделить на этот вопрос пять основных факторов, влияющие на снижение расхода топлива и на увеличение пробега шин.

### ТОПЛИВНАЯ ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Расход топлива зависит прежде всего от скорости движения. Наиболее экономичная скорость современного легкового автомобиля на прямой передаче находится в пределах 45—55 км/час.

Примем за 100 проц. топливную экономичность при движении с постоянной скоростью 45 км/час. Если автомобиль будет двигаться со скоростью 20—25 км/час, то расход топлива возрастет на 10 проц., а при скорости 80—90 км/час — на 30 проц.

Частое применение низших передач, а также длительный разгон ведут к увеличению расхода топлива. Своевременный переход на высшие передачи способствует экономии бензина и уменьшает износ двигателя.

При интенсивном разгоне, т. е. при полном открытии дросселя, вступает в действие экономайзер и расход топлива повышается. Поэтому разогнаться лучше, когда дроссель находится в среднем положении.

Многие водители при эксплуатации автомобиля в хороших дорожных условиях в целях снижения расхода топлива чередуют интенсивный разгон со свободным качением по инерции. Следует учитывать, что метод «эргон-накат», если он является системой в приемах вождения, в целом не экономичен. При таком движении агрегаты автомобиля работают в условиях переменных нагрузок, что ведет к увеличению износа сцепления и шестерен прямой передачи. Уменьшается также средняя скорость движения.

Однако сказанное выше не значит, что нельзя использовать хороший накат автомобилей. Так, если водитель определяет, что ему не удастся проехать перекресток без вынужденной остановки, то он должен своевременно выключить передачу и, используя накат автомобиля, остановить его у линии «стопа» почти без применения тормозов. Такой расчет движения, несомненно, приведет к экономии топлива.

При пользовании накатом двигатель должен работать на режиме холостого хода. На затяжном спуске его целесообразно выключить. Запускается двигатель в конце наката только стартером.

На экономично топлива больше внимания оказывает нагрузка автомобиля. Движение с перегрузкой по плохим дорогам неизбежно повлечет за собой перерасход горючего.

Водителю необходимо соблюдать оптимальный топливный режим двигателя. После пуска холодного двигателя начинать движение следует только, когда он прогрет до 40°. Температура охлаждающей жидкости, независимо от климатических условий, должна быть в пределах 80—90°. Термостат, жалози должны быть в хорошем состоянии. Зимой целесообразно применять утеплительные чехлы.

Экономичность автомобиля во многом предопределяется правильностью установок зажигания. Чем меньше октановое число бензина, тем более «прохладным» должно быть зажигание «раннее» зажигание при недостаточном октановом числе вызывает сильную детонацию, в результате которой быстро изнашиваются детали поршневой группы. Позднее зажигание неизбежно ведет к перерасходу топлива и к ухудшению приемистости автомобиля.

Экономия топлива в значительной мере зависит от регулировки карбюратора. Контролировать его работу можно по цвету изолятора свечи зажигания у искрового промежутка. Если изолятор покраивает желто-серым налетом, то смесь бедная. Закрывающий изолятор показывает, что двигатель эксплуатируется на богатой смеси. При работе на нормаль-

## ВОЖДЕНИЕ

ной смеси изолятор имеет красновато-коричневый налет.

Большие потери на трение в ходовой части автомобиля ведут к резкому увеличению расхода топлива. Поэтому надо внимательно следить за развалом и сходжением передних колес, за регулировкой и смазкой подшипников ступиц, за работой тормозной системы, а также за смазкой коробки передач и заднего моста.

### УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОБЕГА ШИН

Перед выездом автомобиля из гаража нужно обязательно проверить с помощью манометра давление воздуха в шинах. Снижение его на 15 проц. против нормального уменьшает пробег шины на 20 проц., а падение давления на 25 проц. сокращает срок службы на 40 проц. Причинами неисправности могут быть утечка воздуха из вентиля или неплотность между корпусом последнего и стеной камеры, а также ее прокол. Считается нормальным повышение внутреннего давления до 0,1 кг/см<sup>2</sup> в неделю.

Отклонение от нормы внутреннего давления в одной из передних шин на 0,5 кг/см<sup>2</sup> увеличивает расход топлива более чем на 1 проц.

Давление шин выше установленной нормы делает покрышку более жесткой. В результате она теряет свое свойство поглощать удары от неровно-

## АВТОМОБИЛЯ

стей дороги, что отрицательно сказывается на состоянии всей ходовой части автомобиля.

Срок службы шин обуславливается и степенью загруженности автомобиля. Перегрузка на 10 и 18 проц. снижает пробег соответственно на 18 и 30 проц.

Движение с большой скоростью по плохой дороге равносильно перегрузке шин. Если их пробег при скорости 50 км/час принять за 100 проц., то при скоростях 65 и 80 км/час он упадет соответственно на 23 проц.

В случае неправильной регулировки тормозов или при резком торможении одного или нескольких колес автомобиля возникают большие напряжения на поверхности протектора. На состоянии шин очень отрицательно сказывается буксование колес.

Состояние шин зависит также от правильной установки передних колес, от зазоров в рулевом управлении, от износа подшипников ступиц.

Приступая к монтажу шины, следует проверить ее исправность. Обод должен быть чистым и окрашен тонким слоем краски или лака. При этом следите, чтобы его поверхность и кромки были гладкими, без заборин, зазубрин или заусенцев. Внутреннюю поверхность покрышки и камеру надо тщательно и равномерно припудрить тальком или графитом. Даже мелкие повреждения необходимо своевременно устранять. Желательно предохранять покрышки от длительного воздействия на них солнечных лучей. Запасные камеры рекомендуются хранить в свернутом виде, покрытыми хлопцевой материей или дерматином, отдельно от инструментов. В процессе эксплуатации шин предусматривается обязательная их перестановка по схеме.

В случае перегрева шин, особенно в жаркую погоду, следует периодически делать остановки для их охлаждения, но ни в коем случае не снижать давление в них.

Цели противоскольжения нужно применять соответствующего размера и сразу же после преодоления труднопроходимого участка снимать.

Опытные водители, зная, насколько велико влияние приема вождения на сроки службы шин, никогда не допускают «резкого трогания с места и торможения автомобиля, снижают скорость на поворотах, не подъезжают вплотную к тротуару, стараются избежать буксования колес, движения по трамвайным рельсам и стрелкам, по возможности избегают препятствия, которые могут повредить покрышки.

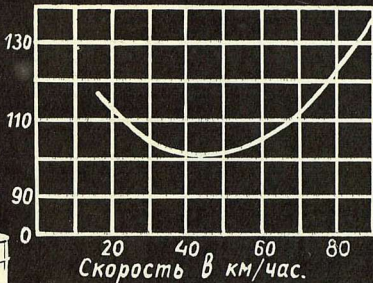
Из всего изложенного было бы неправильно сделать вывод, что необходимо двигаться с заниженными скоростями ради сбережения топлива и шин. Такая экономия снизит эффективность использования автомобиля, уменьшит его производительность.

Инж. А. МАХОТИН.

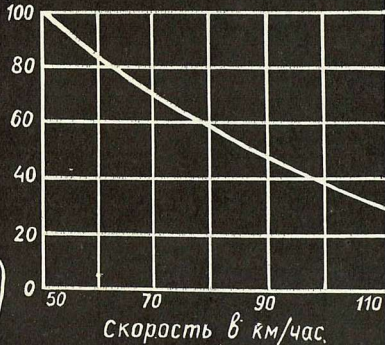
Таблица 1. (Вверху). Изменение относительного расхода топлива легковыми автомобилями в зависимости от развиваемой скорости.

Таблица 2. Зависимость износа шин от скорости, с которой движется автомобиль.

Относительный расход топлива в %



Пробег шин в %



# Б Е З Р А М Н Ы Е К О Н С Т Р У К Ц И И

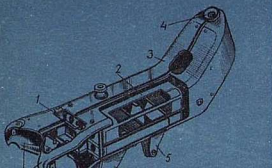


Рис. 1. Несущий каркас безрамного мотоцикла: 1 — гнездо аккумуляторной батареи, 2 — топливный бак, 3 — боковина, 4 — отверстие для рулевой колонки, 5 — малый кронштейн, 6 — большой кронштейн, 7 — консоль.

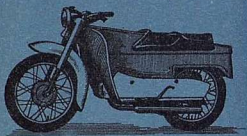


Рис. 2. Общий вид безрамного мотоцикла.

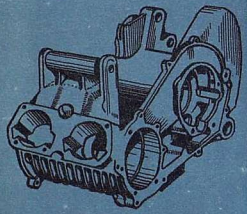


Рис. 3. Картер мотор-блока.

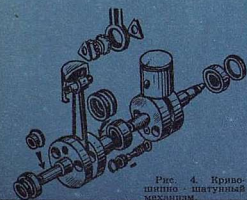


Рис. 4. Крышечка штатной вилки.

Совершенные и технологичные — такими эпитетами в последнее время все чаще называют безрамные конструкции мотоциклов. Что же представляет собой это новое, безусловно, перспективное направление в мотоцикlostроении?

Основная идея новой конструкции заключается в том, что трубчатая рама мотоцикла заменена несущим штампованным каркасом. К нему подвешены силовые агрегаты и узлы экипажной части.

Такое конструктивное решение дает большую экономическую выгоду: значительно упрощается технология изготовления мотоцикла, вместо легированных труб используется сравнительно дешевая листовая сталь.

В настоящее время известно несколько безрамных конструкций мотоциклов с различным рабочим объемом цилиндров: «ИЖ-Сатурн», М-64 Ирбитского завода, ряд зарубежных моделей. В зависимости от класса машины несущий каркас безрамного мотоцикла имеет свои особенности.

Одна из конструкций (класс 250 см<sup>3</sup>) представлена на рис. 1. Каркас машины сварен из двух штампованных стальных половин. В его переднюю приподнятую часть вварена рулевая колонка. Эта часть служит своеобразным воздухоприемником, который вместе со съемным воздушным фильтром и резиновым воздухоподводом обеспечивает высокую степень очистки воздуха, засасываемого из зоны малой запыленности. Внутри каркаса размещены топливный бак, аккумуляторная батарея и инструментальный ящик.

Каркас заканчивается двумя консолями, на которых в сайлент-блоках установлены пружинно-гидравлические амортизаторы задней подвески. Снизу и каркасу приварены три штампованных кронштейна из листовой стали для крепления литого моноблока двигателя и коробки передач. Задний кронштейн служит также опорой для качающихся рычагов задней подвески.

Защитная облицовка выполнена из листовой стали или пластмассы. Верхняя часть ее служит опорой для откидного сиденья. Кроме того, на ней сверху установлен закрытый багетник. Кормовая часть, выполняющая функцию заднего щитка, также при необходимости откидывается вверх. В некоторых вариантах каркас имеет фронтальную облицовку, обтекатель, ветровой щиток и щитки, закрывающие силовой агрегат.

Еще компактная решена конструкция несущего каркаса легких безрамных мотоциклов (рис. 2). У них он состоит из двух выпуклых стальных половин, соединенных электросваркой. Отдельные элементы каркаса образуют одну обтекаемую поверхность от рулевой колонки до заднего колеса и закрывают не только багетник, топливный бак и аккумуляторную батарею, но и весь силовой агрегат мотоцикла. Кормовая часть несущего каркаса является одновременно опорой для двойного сиденья и защитным кожухом заднего колеса.

Нужно сказать, что несущие каркасы безрамных мотоциклов, заменяющие трубчатые рамы, обладают значительно большей жесткостью и, следовательно, прочностью. Во внутренней полости их удобно размещать багажники, топливные баки, аккумуляторные батареи.

Но идея безрамных конструкций заключается не только в изменении экипажной части машины. Особое устройство имеют и силовые агрегаты, корпуса которых до некоторой степени принимают на себя функции трубчатых рам обычных мотоциклов, т. е. становятся несущими элементами экипажной части. На картерах силовых агрегатов безрамных машин размещены откидные подножки, элементы системы управления, глушители, а зачастую и опоры задней подвески. Все это создает дополнительные нагрузки, поэтому силовые агрегаты безрамных мотоциклов, как правило, размещены в усиленных моноблоках (рис. 3), объединяющих в общем картере узлы двигателя и коробки передач. Моноблок представляет собой довольно сложные кованые отливки из легких сплавов. Они подкрепляются и закрепляются на надежном креплении. Картер моноблока может быть выполнен неразборным (с боковыми крышками) и составным (с разъемом по осевой плоскости). Коленчатый вал и той и другой конструкции — составной (рис. 4). Он связан с коробкой передач одинарной роликовой цепью или косозубыми шестернями через многоскоростную фрикционную муфту. Цепной привод заднего колеса находится в закрытом картере.

Безрамная конструкция предполагает изменения в устройстве и других узлов и деталей мотоцикла, но они менее существенны, чем рассмотренные выше.

Советские мотоцикlostроители, как уже указывалось, приступили к созданию каркасных машин. С устройством одной из них (М-64) кубатурой до 650 см<sup>3</sup> читатели журнала уже знакомы по статье «Мотоцикл Ближайшего Будущего», опубликованной в № 5 за 1960 год. В настоящее время ЦКЭБ мотоцикlostроения совместно с Ирбитским заводом работают над дальнейшим совершенствованием этой конструкции.

В экспериментальных образцах другого безрамного мотоцикла «ИЖ-Сатурн» (класс 250 см<sup>3</sup>) все основные узлы экипажной части являются несущими, силовой агрегат посредством защитных кожухов-боксов присоединен к бензобаку.

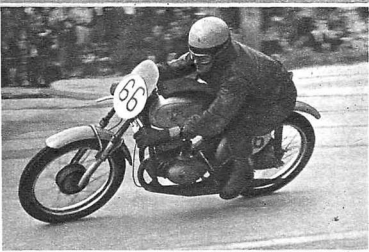
Приступил к проектированию безрамной машины и Минский завод, но в отличие от «ИЖ-Сатурна» большую часть нагрузки в новом мотоцикле воспринимает не бак, а двигатель. Задняя подвеска имеет точку качения непосредственно на картере двигателя.

Создание безрамных конструкций открывает новую страницу в мотоцикlostроении, намечая пути для многих оригинальных решений.

Иск. Д. БУТЕНКО.

Киев

Один из лучших мотоциклистов Польской Народной Республики Г. Хеннер на трассе шоссейно-кольцевых гонок в Ополе.



Стартуют участники соревнований в классе до 250 см<sup>3</sup>.



# МОТОЦИКЛИСТЫ



За последние годы мотоциклетный спорт в Польской Народной Республике заметно возмужал и окреп. Значительно повысилось мастерство и техническая подготовка польских гонщиков. Многие из них успешно выступили в международных соревнованиях как у себя на родине, так и за рубежом. Все это стало возможным благодаря резко возросшему производству отечественных мотоциклов. Не меньшее значение имело и совершенствование конструкции наших спортивных мотоциклов.

Мотоциклетный спорт в Польше возглавляет «Польский Звенец Моторов» (Польский союз автоспорта), руководителем которого избирается на съездах представитель спортивных обществ и клубов. Задачи союза определяет устав, разработанный и утвержденный съездом. Союз координирует деятельность клубов и секций, руководит учебной и спортивной работой, составляет и утверждает календарь национальных и международных соревнований.

Большая учебно-тренировочная работа со спортсменами сосредоточена в клубах. В народной Польше мотоциклетные клубы — это школа воспитания спортсменов. Спортивные клубы ведут большую работу по вовлечению в занятия спортом владельцев мотоциклов. Они организуют техническое обслуживание машин, исполняют соревнования и конкурсы для начинающих спортсменов, консультируют по вопросам эксплуатации мотоциклов. В истории польского мотоциклетного спорта 1960 год был самым насыщенным по числу национальных и международных составлений.

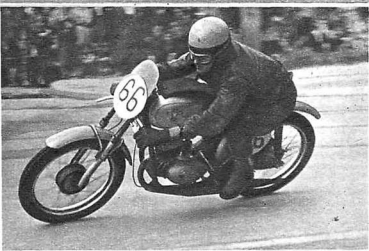
За последнее время у нас очень возросла популярность многодневных соревнований, которые в Польше называются «рейдом».

Розыгрышу личного и командного первенства по многодневному (они проводятся раздельно) предшествовала серия отборочных соревнований. В нарядом из них стартовало примерно 80 человек, причем клубы выставляли для участия в этих гонках только самых лучших спортсменов. Гонщики

Маржан Куйзер — победитель Европейского финала первенства мира по гонкам на выносливость, увенчанный лавровым венком.



Один из лучших мотоциклистов Польской Народной Республики Г. Хеннер на трассе шоссейно-кольцевых гонок в Ополе.



Стартуют участники соревнований в классе до 250 см<sup>3</sup>.



# МОТОЦИКЛИСТЫ



За последние годы мотоциклетный спорт в Польской Народной Республике заметно возмужал и окреп. Значительно повысилось мастерство и техническая подготовка польских гонщиков. Многие из них успешно выступили в международных соревнованиях как у себя на родине, так и за рубежом. Все это стало возможным благодаря резко возросшему производству отечественных мотоциклов. Не меньшее значение имело и совершенствование конструкции наших спортивных мотоциклов.

Мотоциклетный спорт в Польше возглавляет «Польский Звенец Моторов» (Польский союз автоспорта), руководителем которого избирается на съездах представитель спортивных обществ и клубов. Задачи союза определяет устав, разработанный и утвержденный съездом. Союз координирует деятельность клубов и секций, руководит учебной и спортивной работой, составляет и утверждает календарь национальных и международных соревнований.

Большая учебно-тренировочная работа со спортсменами сосредоточена в клубах. В народной Польше мотоциклетные клубы — это школа воспитания спортсменов. Спортивные клубы ведут большую работу по вовлечению в занятия спортом владельцев мотоциклов. Они организуют техническое обслуживание машин, исполняют соревнования и конкурсы для начинающих спортсменов, консультируют по вопросам эксплуатации мотоциклов. В истории польского мотоциклетного спорта 1960 год был самым насыщенным по числу национальных и международных составлений.

За последнее время у нас очень возросла популярность многодневных соревнований, которые в Польше называются «рейдом».

Розыгрышу личного и командного первенства по многодневному (они проводятся раздельно) предшествовала серия отборочных соревнований. В нарядом из них стартовало примерно 80 человек, причем клубы выставляли для участия в этих гонках только самых лучших спортсменов. Гонщики

Маржан Куйзер — победитель Европейского финала первенства мира по гонкам на выносливость, увенчанный лавровым венком.

выступали в классах 125, 250 и 350 см<sup>3</sup>.

Польский союз автотомоспорта ежегодно организует одно из крупнейших в Европе многодневных мотосоревнований — «Татранский рейд». По традиции эта троедневка проходит в сердце польских гор — Закопане. В нынешнем году она проводилась в восемнадцатый раз и завершилась победой команды Чехословакии, завоевавшей «Большой приз Татр». Польские спортсмены заняли третье место, проиграв несколько очков гонщикам Германской Демократической Республики. Девять наших мотоспортсменов завоевали в этом соревновании золотые медали.

«Польски Завеск Моторы» принимает энергичные меры для повышения мастерства «многодневщиков». В этих целях трассы соревнований все больше усложняются: в них вводятся новые элементы, требующие от гонщиков высокого индивидуального мастерства, выносливости, умения ориентироваться в различных ситуациях. Без учебно-тренировочной работы в клубах и направлена на воспитание этих качеств у спортсменов.

Первенство Польши по мотоспорту проводится в шесть этапов. Победитель — чемпион страны — определяется по сумме очков, набранных в этих соревнованиях. Мотоспорту по числу участников уступают многодневкам, но популярность их неуклонно растет. Постепенно устраняется основное препятствие, тормозившее развитие кроссового спорта — недостаток специальных мотоциклов, особенно в классах 250 и 500 см<sup>3</sup>.

Большой любовью у польских зрителей пользуется шоссейно-кольцевые гонки, но, к сожалению, они проводятся теперь реже, чем раньше. Объя-



Пожалуй, самое захватывающее зрелище на мотокроссе — борьба экипажей на мотоциклах с колесами.

# РАБОТОЙ ПОЛЬШЕ

няется это отчасти тем, что ряды новобранцев в течение ряда лет не пополняются способной молодежью, которая предпочитает «жууель» — гаревые гонки, получившие у нас огромный размах. Этот захватывающий вид мотоспорта привлекает спортивную молодежь своей эмоциональностью, высоким накалом борьбы, обилием интересных международных встреч. «Жууель» стал столь же популярным в Польше, как, скажем, футбол или бокс.

Первенство по гаревым гонкам разыгрывается в трех лигах. В первую лигу входит 10 ведущих клубов, во вторую — третью — по 8. Сильнейшим в стране являются спортивные клубы «Влукия» («Тенстльщик»), «Гурини» («Шахтер») и «Легия» (спортивный клуб армии).

Ежегодно в стране разыгрывают личное и командное первенство с предварительными астрелями и финалами. Итоги командного первенства страны не только выявляют чемпиона и призеров, но и определяют, каким двум клубам придется уступить место в первой лиге чемпиону и вице-чемпиону второй лиги.

Польский гаревый спорт добился успехов и на международной арене. Европейский финал первенства мира, разыгранный в августе минувшего года во Вроцлаве, принес победу известному польскому спортсмену Мариану Казьеру, ставшему чемпионом Европы. Спортсмены Бюхарский, Зинто и Полукард заняли соответственно третье, пятое и седьмое места. Трое наших гонщиков завоевали право участвовать в финальных соревнованиях на первенство мира.

Все это говорит о несомненных успехах польских мотоциклистов. В то же время мы отлично понимаем, что предстоит еще большая работа по дальнейшему развитию мотоциклетного спорта.

Нашей «азиллессовой лютю» является недостаточная массовость. В Польше зарегистрировано 750 000 мотоциклов, а клубы и спортивные секции насчитывают всего 30 000 членов. Сейчас намечены новые пути для вовлечения владельцев мотоциклов в клубы.

Польский союз автотомоспорта в своей большой работе опирается на поддержку всех клубов и спортивной общественности страны. В этом мы видим залог новых успехов нашего мотоспорта.

На этом снимке запечатлен острый момент борьбы участников первенства по мотокроссу. Спортсмены идут «колесо в колесо».



Варшава

ЗДИСЛАВ КУБЯК.



Берама

Продолжение. См. «За рулем» № 1—12 за 1960 г. и № 1 за 1961 г.

### У СОЛЕННОГО ОЗЕРА

Анкара — современный город, насчитывающий около полумиллиона жителей. Ее архитектура — смесь древних восточных и ультрасовременных стилей. Через центр столицы протянулся бульвар Ататюрка, благодаря которому можно легко ориентироваться в городе. Самые красивые здания — в квартале Чанкайя, где размещены почти все дипломатические представительства. На противоположном холме древняя анкарская цитадель. За ней еще один холм с пыльными улочками без мостовых. Это уже предместье Анкары. Тут живет много людей, преуспевающих бедняков.

Выехав из города, мы движемся со скоростью 70 км/час прямо на юг. Затем широкая с асфальтовым покрытием дорога разветвляется. Поворачиваем налево. Наш путь лежит на Аксарай.

Вскоре местность переходит в выжженную степь. Засохшая трава, чертополох, расклевываемые жавчики.

Вдоль с правой стороны видим большую белую площадь, напоминающую ледник. Перед нами — соленое озеро Туз Гёлю. Оно лежит в самом центре Анатолии. Вода его так насыщена солью, что на поверхности озера откладываются кристаллы. Необозрим белый «ледник». Местами дорога проходит не более чем в 40 м от его берегов. Можно пограть рукой это чудо природы.

Мы проехали округ соленого озера более 80 км, но не видели ни колодца, ни источника. Здесь нет никаких поселений; окрестности мертвы и пустыны. Соль не добывают.

### ЛАГЕРЬ В СКАЛАХ

Первоклассное шоссе сменяется плохой каменистой, пыльной и узкой дорогой. Жалобно скрипят колеса и оси автомобилей. Дорога мучительно поднимается в гору. Едем на высоте примерно 1300 м над уровнем моря.

Голубой автомобиль заед, красный вперед. Из-за пыли сохраняем значительный интервал. Вдруг двигатель голубого автомобиля несколько раз чихнул; ему явно не хватает «пищи». Автомобиль проехал еще несколько метров и остановился.

— Что случилось?

Приводим в действие электрический насос. Бензина в баке больше, чем достаточно. Почему же он не поступает к двигателю?

Остановившись и красный автомобиль. Проверяем топливную систему. Работает, но не подает бензина в достаточном количестве. Подсоединяем специальную трубку и погружаем ее в канистру с бензином. Двигатель заработал. Итак, трубопровод, но в каком месте? Несколько дней назад бензин капал из-под правого

бака. Определяем, хорошо ли присоединен к нему трубопровод. Наконец загадка решена; оказались негерметичными запорные краны, которые вместо бензина засасывали воздух. Чтобы раскисить этот «корешек», потребовалось А часа.

За Невшехиром начинается удивительная местность. Конусы песчаника, похожие на горные породы, высятся вокруг, как языческие божества. Под нами, на глубине 200 м, долина, в которой расположен целый городок с такими туфовыми фигурами. Поворачиваем влево к Герему. Дорога буквально низвергается в пропасть, к скалам.

Когда-то чешские монахи скрывались в строениях из песчаника. Но то, что создано здесь христианами, превосходит все ожидания. Не только жилища в несколько этажей, но и целые храмы в скалах, причем со сводами и искусными украшениями. До сих пор сохранились надписи и античные рисунки, фрески времен крестовых походов. Целый день осматриваем их и не перестаем удивляться.

Солнце накаляет скалы. Кровь стучит в висках, нужна во что бы то ни стало холодная вода. Ее в Гереме нет.

На пыльной дороге Невшехир — Урт между скалами, в скалах — большая площадка как бы специально созданная для лагера. Над дорогой из скалы бьет мощный источник. Вода чистая, искристая и вкусная! У всех поднимается настроение. Раздеваемся, льем на себя воду. Снова и снова подставляем разгоряченные головы под струю холодной чистоты. Освещаем местность фарами. Туфовые фигуры под нами и около нас в вечернем свете придают всей местности таинственность. Вот уже и настраиваемся буйкает гуляш. Разрезаем хлеб. Нам здесь особенно хорошо, и поэтому на столе появляется бутылка армянского коньяка — подарок, сделанный советскими друзьями в Албании. Условия приема радиопередач сегодня благоприятны. Известия чехословацкого радио разносятся по долинам и утесам. Но вот снова становится тихо. Только монотонно струится по каменному желобу источник, доставшийся так много радости уставшим путешественникам.

### ЕЩЕ РАЗ ЧЕРЕЗ ТАВР

Внутренняя Анатолия соединена горными дорогами с побережьем Средиземного моря. Въезд в предместья Тавра через Нигид ничем не примечателен.

Город Нигид — оазис в степной области, за которой тянутся ступенчатая плоскогорья высотой от 1000 до 1400 м над уровнем моря. У подножья погасшего вулкана Эрдживас (3990 м) большая равнина, по которой пролетает дорога, ведущая к перевалам Тавра. Посреди плоскогорья тянутся так называемые Султаныевы болота. Несколько километров далее дорога скручивается между утесами и через 200 м спускается на следующую 100-километровую, покрытую сочной травой равнину, которая переходит в каменную степь. Нет воды, нет даже признаков жизни. Укатанная дорога пылит. При встрече с каким-либо автомобилем машинально глотаем воздух, сдерживаем дыхание и снова вдыхаем только через несколько десятков секунд, когда главная туча пыли нас уже миновала.

После подъема оказываемся на полуторакилометровом перевале. Пики высотой 3500 м покрыты снегом. Они похожи на вершины Татр или Альп. Но тут нет леса, растительность крайняя скудная. Небольшие зеленые оазисы кажутся чудом.

Выезжаем на дорогу первой категории, ведущую из Стамбула к Адану. Она пересекает по диагонали всю Турцию до границ Сирии. Преодолеваем первый большой подъем.

Край меняется. Тухи и сосны образуют леса на отвесных склонах гор. Поселений здесь больше, снова появляются колодцы и источники. Спускаемся до 900 м над уровнем моря. Вокруг автомобилей шумят цикады. Движение по горной дороге очень интенсивное. Много автобусов и грузовиков. Деревни и городки более современные и чистые, чем во внутренней Анатолии. Подчас они напоминают дачные места. Кое-где расширяются дороги. Нам приходится объезжать участки строительства по бездорожью, рустлам рек, иногда по болотам. Как же здесь проедут легковые автомобили! Снова подъем на перевал высотой 1268 м над уровнем моря. Поражает контраст — современные виллы богатых и жалкие поселения турецкой бедноты, лесорубов и дорожных рабочих.

Последний перевал и медленный спуск на равнину. Вокруг простирается плодородная область — вечнозеленая, весь год богатая водой. Достаточно получить езды, чтобы попасть из плоскогорья Тавра в райское место, где плещутся волны Средиземного моря, растут пальмы, финики, лимонки, апельсины. Перед нашим взором огромные плантации цитрусовых; сейчас они пока еще зеленые, но через несколько недель станут оранжевыми, наступит время сбора урожая.

### К СИРИЙСКОЙ ГРАНИЦЕ

Южную часть Турции можно прозвать без задержки. А жаль, край очень интересный. Ступенчатая автомобильная дорога между финиковыми пальмами и хлопковыми полями приводит прямо в Адану.

Вдоль с правой стороны появляются Гатайские холмы. Они покрыты редкой травой. Целый день дует с моря ветер,

даже закладывает уши. Но закрыть окна кабины нельзя, ртуть в термометре поднялась до 35°. Морской берег с незабываемыми видами на маленькие и большие скалистые заливы и вспененный морской прибой. Густая синева моря контрастирует с лазурью неба. Зелень приморских садов и изысканные строения вдоль шоссе делают эту часть страны — бывшую французскую мандатную территорию — одним из самых красивых уголков турецкого приморья. В Искандероно море бурно, сильно бьются о прибрежные скалы волны.

Перед Антакей, некогда называвшейся Антиохией, начинаем подниматься в горы. Существует поверье, будто в далеком прошлом апостол Павел основал здесь первую христианскую общину. Когда мы проезжаем по городу, звучит колокол древней церкви. С каждым метром высота гостеприимства становится все пышнее, появляются смешанные леса. Там и тут прямо из земли возникают острые утесы — серые, похожие на давнущиеся по горным дугам фигуры. нас окружают большие стада овец, коз, крупного рогатого скота. Зелени столько, что кажется, будто ее собрали сюда со всей Турции. У подножья гор несколько памятников церковной экспансии: замки армян крестовых походов в Святые земли.

Автомобили преодолевают подъем с открытыми капотами. Затем крутой спуск, и перед нами последний населенный пункт на турецкой территории — Яйладаги. Шагбаумов тут нет, просто на шоссе выбегает полицейский и дает знак остановиться. Идем в контору. При свете керосиновой лампы нам делают отметку в паспорте; быстро следуем дальше. Проезжаем около 50 км — и слова контора, одностопный домик. Таможня. Мы приятно удивлены обходительным обращением. Все пограничные формальности окончены за один час. Полицейские провожают нас еще 3 км до пограничного шагбаума. Фирмы автомобилей освещают границу Сирийского района Объединенной Арабской Республики.

Арабский полицейский и таможенный служащий настроены очень дружелюбно. Мы отвечаем им тем же. Очевидно, здесь не забыли о помощи Чехословакии в напряженные дни англо-франко-израильской агрессии против арабского народа. Спрашиваем, можно ли остановиться на ночлег в пограничной полосе. На лицах таможенного служащего и по-

лицейского удивления. Следует заверение, что разрешается останавливаться и ночевать в любом месте. Турция-де осталась позади.

Отъезжаем километр от границы, разбираем на лужайке в сосновом лесу свой первый сирийский лагерь.

#### ПЕРЕД КОНЕЧНЫМ ПУНКТОМ ПЕРВОГО ЭТАПА

Участники экспедиции накопили много материала, который необходимо рассортировать и обработать, прежде чем отправляться дальше. Окончательный выбор места первой рабочей остановки пал на Ливан. Одно из главных «звон» что в Бейруте находится филиал фирмы Кодак, которая обрабатывает цветные кино- и фотоматериалы. Итак, столица Ливана стала конечным пунктом первого этапа нашего путешествия.

По Сирии едем медленно. Шоссе, хотя и с асфальтовым покрытием, но изобилует выбоинами. Оно проходит через Латакию вдоль берега моря на юг, до границы Ливана. На всем пути никаких дорожных знаков. С основной дороги сверачиваем на Рас-Шамру, где находятся развалины старого финикийского города Угарита. Вокруг стены и вдоль дороги множество могучих кактусов, опунций — в цвету или уже в плодах. В первый раз за время путешествия срываем плоды кактуса, осторожно очиниваем их, чтобы мелкие иглы не впялись в кожу, и наслаждаемся доселе неизвестным нам плодом чудесного вкуса.

Жизнь здесь иная, чем в Турции. Женщины в чадрах очень мало. Мужчины уже не в шароварах, но все же в длинных до щиколоток рубашках — калабах; на голову белые платки, стелтые черной лентой. У населенного пункта Баннас минуем большие нефтяные резервуары, в которые впадают нефтепроводы.

Быстро темнеет. За Баннасом попадаем на морской пляж. Колеса глубокого автомобиля внезапно зарываются в песок. Он не может продвинуться дальше ни на миллиметр. Что же теперь делать? Отосеديваем прицеп и пытаемся выехать на твердый грунт. Колеса буксуют в мягком песке, как в воде. Подкачиваем под них камни. Пониженные передачи, малые обороты, заблокированный дифференциал — все напрасно. Отрываем колеса и снова подкачиваем камни. Постепенно улучшается сцепление колес с дорогой, и автомобиль сантиметр за сантиметром продвигается вперед.

Через несколько минут он все же преодолевает необходимые 10 м, отблужая его от твердой почвы. Удалось! Поворачиваем голубой автомобиль в противоположном направлении, вытаскиваем канат ледбиди, рукояткой пускаем маховик на малые обороты. Канат медленно подтягивает к автомобилю прицеп. Наконец мы в безопасности!

Красный автомобиль тоже слишком приближился к предельному пределу сцепления. С большой осторожностью выводим его на твердую почву. В одном месте он начинает буксовать; снова подкачиваем камни. Все обошлось хорошо, а у нас прибавился опыт: нужно было особенно внимательным при выборе стенок вечером.

Утро душное и жаркое, но помогает даже купание в море, температура воды доходит до 26°. Большие охлаждающие дыны, купленные у торговца на дороге. Итак, последний день первого этапа путешествия! На сирийско-ливанской границе находится деревушка Арида. Шоссе проходит мимо здания таможи. Такое же строение было на ливанской стороне, но во время недавней гражданской войны его разрушили. Формальности на обеих сторонах границы продолжаютс недого, только ливанские таможенники служатся записками и выдают оружие. Закон есть закон. Оружие должно перекочевать из автомобилей в таможи, где будет храниться, пока мы не покинем Ливан.

Дорога от границы до Триполи похожа на вчерашнюю сирийскую. В дальнейшем, правда, она значительно улучшается, но из-за узкой проезжей части мало пригодна для интенсивного движения. Ливанские шоферы ездят быстро, но уступают боснийцам и чехословацким народным дорожным знакам, указатели направления и названия населенных пунктов на французском и арабском языках встречаются на каждом километре.

Неподалеку от Бейрута населенные пункты на побережье сливаются в один сплошной приморский город. Только аквиратно расставленные вдоль шоссе таблички указывают на новые селения и городки: Нар-Ибрагим, Табарджа, Дамелтин, Джунья, Нар-эль-Кельб, Джебэ, Антелиас, Джал-эль-Диб. Затем движение на дороге становится двухполосным, как на автостраде, увеличивается и число автомобилей.

В предвечернем свете показались огни большого города. Неоновые рекламы, множество автомобилей и мотоциклов, звонки трамвая, энергичные движения полицейских. Да, мы в Бейруте — торговом центре Ближнего и Среднего Востока.

Блуждаем по освещенным люминисцентными лампами бейрутским улицам, выезжаем к кварталу Аль-Хамра и ищем Рио Верден — цель первого этапа нашего путешествия.

У таблички с чешско-арабской надписью на ограде одного из садов колеса наших автомобилей прекращают свой бег. В следующее мгновение мы уже приветствуем группу соотечественников из чехословацкого посольства в Ливане. Ворота открываются, автомобили следуют на заслуженный отдых. Мы собираемся использовать бейрутскую остановку для тщательного осмотра наших «Татр».

(Продолжение следует)



# ПОКРАСИТЬ АВТОМОБИЛЬ МОЖНО САМОМУ

Среди автолюбителей распространено мнение, что окраска автомобиля — дело очень сложное, не доступное «простым смертным».

Между тем хорошо окрасить автомобиль может каждый. Для этого требуется несложная оснастка. Прежде всего — это обычный окрасочный «Буря», «Уралец», «Вихрь» или какой-нибудь другой. С его помощью можно получить результаты отнюдь не худшие, чем в любом гараже, где имеется компрессор.

Советуем запастись двумя крышками-распылителями. В комплект каждой из них полезно добавить несколько запасных трубочек с меньшим и большим диаметром сопла, чем в заводских трубочках, прилагаемых к пылесосу. Желательно иметь в запасе и соответствующие резиновые пробки и колпачковые прокладки.

## ПОДГОТОВКА ПОВЕРХНОСТИ К ОКРАСКЕ

Поверхность, подлежащую окрашиванию, надо тщательно очистить от грязи и ржавчины. Прежде всего ее промывают водой. Ржавчину удаляют полностью, ошкурив металл до блеска. Для зачистки применяют грубые шкурки, наждачную бумагу или кордоловку. С тех участков, на которых крепко держится старая краска и грунт, удаляют их не следует. Эти места нужно «затуманить», сняв шкуркой верхний слой, и обезжирить, промыв бензином.

Для удаления старой, потрескавшейся и отслоившейся краски с больших площадей имеет смысл использовать химические составы, т. е. применить травление. Делается это так. На участок наносят кистью 25—30-процентный раствор каустической соды. Через 10—12 часов краска может быть легко снята горячей водой. Краску можно снять пастой. Вот один из рецептов ее приготовления\*. Заменяют 0,5 кг картофельной муки в 0,5 л холодной воды и добавляют в смесь раствор из 2 кг каустической соды в 2 л воды. Затем при непрерывном помешивании вливают в смесь еще 5 л кипящей воды. Перемешивание прекращают после получения однородной пасты. Пасту наносят на окрашиваемую поверхность и оставляют на ней в течение часа. После этого краску снимают шпателем и смывают струей холодной воды.

Хорошо очищенная поверхность прежде всего должна быть затрунована. Лишь в этом случае краска будет держаться прочно и долго.

Перед нанесением нитроэмали детали кузова необходимо также протруновать, пропшпаклевать и неоднократно обработать шкуркой.

Если незначительные участки подкрашиваемой поверхности можно покрывать при помощи кисти грунтовкой № 138 без разбавления, то на большие площади грунтовку лучше наносить разбрызгиванием (пневматизацией), разбавляя ее растворителем № 647 или № 646.

## ШПАКЛЕВАНИЕ

Шпаклевку наносят на поверхность, предварительно покрытую грунтом. Удобнее всего пользоваться для этой цели прямоугольным куском листовой резины толщиной 4—8 мм.

Поверхность, которую надлежит красить, должна быть столь гладкой, чтобы шпаклевать ее почти не требовалось. Толстый слой шпаклевки класть нельзя, он неминуемо потрескается. Поэтому очень важно хорошо отшлифовать детали перед подготовкой к окраске, а часть мест обработать битумом или мягким свинцово-оловянным приеом.

Но, может быть, по какой-либо причине все же придется шпаклевать относительно толстым слоем. Тогда рекомендуется нанести нитрошпаклевку в несколько приемов. Все слои хорошо просушивают. Если в период сушки автомобиля будет эксплуатироваться, то перед нанесением каждого последующего слоя надо шкуркой очищать поверхность предыдущего.

Наконец поверхность подготовлена к окраске. На ней уже не заметны изъяны. Однако красить еще рано. До конца выявить малейшие дефекты подготовленной поверхности можно, лишь нанеся на нее так называемый «выявительный» слой эмали. (Эта разбавляется несколько более обильно). На глянцевую поверхность покрытия выявительной эмалью все недостатки легко заметны. Обнаружив дефекты, исправляют их повторным шпаклеванием.

## СОСТАВЛЕНИЕ РАСТВОРА ЭМАЛИ. НАНЕСЕНИЕ КРАСКИ

Краску составляют непосредственно перед работой, разбавляя ее до нужной вязкости прямо в банке пульверизатора растворителем № 647, в крайнем случае № 646. Перед употреблением надо профильтровать разбавленную краску через тонкое сито или через марлю. Полезно нагреть разведенную эмаль до 50°. Это позволит сэкономить растворитель и красить не 5—6 слоями, а лишь 2—3.

Вязкость краски подбирают опытным путем. Последние слои краски (четвертый, пятый, шестой) желательно наносить более жидким раствором, нежели первые.

Естественная сушка каждого слоя нитроэмали длится 10—20 минут — в зависимости от температуры окружающего воздуха. Вот почему, окрашивая авто-

мобиль, важно подготовить достаточно широкий фронт работы, чтобы можно было переключиться от одного участка к другому.

Во всех случаях нужно сохранять шаблон колера — образец покрытия, на котором производят все те операции, что и на окрашиваемом участке машины. Шаблон надо делать на металле, а не на картоне. Его хранят с запасными деталями. На обороте наклеивают ярлык с указанием даты окраски, номера эмали и растворителя, грунтовки. Шаблон пригодится при подгонке тона краски. Он особенно полезен при смешивании, например, когда окрашивают диски колес. В дальнейшем, заменив диск, можно будет сразу найти нужный колер и не перекрашивать все диски в новый цвет.

## ШИПФОВКА И ПОЛИРОВКА

Полезно шлифовать каждый слой грунтовки, шпаклевки и краски. Удобнее всего применять мелкозернистую шиффовку. Обработываемые места при этом обильно смачивают и время от времени промывают водой. Шлифуют обязательно водостойкими шкурками (разных номеров зернистости). Можно использовать и специальную шиффовочную ласту.

Для удаления мелких повреждений, появившихся в результате шлифования, на поверхность наносят посредством пульверизатора растворитель № 648 или № 647.

Теперь остается последний процесс — полировка. Производят ее ариателельными движениями мелкозернистой № 290 тонким абразивом, а окончательную «доводку» поверхности — полировочной водой. Для полировки нитропокрытия применяют итеговую шкурку, фланелевую тряпку.

## ОКРАСКА ОТДЕЛЬНЫХ ЧАСТЕЙ

Никогда не следует подкрашивать часть поверхности. Иначе сразу или через некоторое время появится пятно. Надо стремиться к окраске всего участка имеющего повреждение эмали, например, целиком крыла, двери, капота.

Детали перед окраской должны быть обязательно сняты с машины. Старайтесь совмещать наружную окраску с профилактической грунтовкой — гидроинформант внутренних поверхностей облицовки кузова и днища автомобиля. Дверь желательно красить уже установленными на автомобиле, не снимая с кузова, так как в процессе их новой подготовки можно испортить окраску. В то же время не вредно предварительно все же подкрасить края двери, которые после ее установки на место станут труднодоступными для окраски.

Внутренние механизмы, арматуру, стекла устанавливая после окраски двери.

Для окраски колес полезно снять их с автомобиля.

Чтобы предохранить шины от попадания краски, их закрывают бумагой, которую в нескольких местах приклеивают клеестером, поджимая под край диска. Эпидия от краски замываемыми шинам солидолом не оправдывает себя, тому же солидол портит резину. Для прочной окраски диска рекомендуется выпускать воздух из камер.

Г. ГЕЦОВ

\* Рецепт взят из книги «Справочник шофера», И. П. Плеханов, В. А. Червяков и С. В. Пампель, Авторизован. 1957 год.

## «ЭТА КНИГА — НЕ КАНЦЕЛЯРСКОЕ УЛОЖЕНИЕ»

Искусство ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ

Говорят, что хорошая литература для детей не имеет возраста сердца и взрослых читателей. Эта истина невольной истиной водителю, прочитав книгу Зелена Трейбада\*, адресованной начинающим водителям.

Несмотря на то, что речь в ней идет о самых элементарных вещах и излагается по существу, изобразительные и учебные материалы с примерами и картинками, начиная от мурнанта автомобиля и кончая прославленными чемпионскими автомобилями.

Канн достигает этого автор? Книжки средствами удается ему завоевать столь широкий круг читателей?

Покажется, что многое решает избранный автор манера изложения. В легкой и непринужденной форме, остроумной и занимательно беседует он со своим читателем, переменная серьезное с шуточной и учебный материал с примерами из практики. «Эта книга — не канцелярское уложение» — заявляет автор (стр. 87) и, действительно, оправдывает свое утверждение. Ни тени назидательности, никаких следов школизма. Интересный ненавязчивый разговор об автомобиле очень органично выливается в подробный и исчерпывающий инструктаж, который Трейбад ведет задушевно последовательностью и знанием дела.

Созданию атмосферы веселой деятельности весьма содействуют также и забавные рисунки чехословацкого художника И. Фишера, который как бы с сочувственной улыбкой следит за всеми возможными неудачами начинающего водителя, но тут же готов серьезно ему помочь четкой и ясной графичкой, иллюстрирующей основные положения текста.

Разумеется, не один лишь удачно найденные литературные и графические приемы и не только импонирующая читателю манера изложения определяют секрет успеха новой книги. Главное в широком техническом кругозоре автора и глубоким знанием предмета, о котором он пишет. Свободно оперируя самыми сложными понятиями техники, Трейбад излагает их вполне доходчиво для начинающего и в то же время достаточно глубоко и полно для всех: большую роль при этом играет наконец автором ценный личный опыт, крупный достижением, разбросанные по всей книге, несомненно интересные и для тех, кто давно расстался с золотой порой своего «автомобильного детства».

\* Трейбад Ж. «Неустанное вождения автомобиля». Перевод с чешского. Изд-во «Физкультура и спорт», 1960 г.

Оназначается, и в самых элементарных, давно известных истинах есть тонкость, либо усложнение от выдумки, либо незаслуженно забытые, либо попросту неизвестные. Разве не ценны, например, даже для опытных водителей выкладки автора о движении на поворотах или слиянии, о торможении тормозом? Или еще много водителей допустят ошибку, не сделав сцепления, мигая лампой в фарах лишь после того как они придут в полную неподвижность, или годами пользуются стандартным сцеплением, а даже не пытаются приспособить его к своим индивидуальным биологическим особенностям. Обо всем этом убедительно сказано в книге Трейбада, нет сомнения в том, что каждый, прочитавший ее, задумается над собственной практикой и, возможно, внесет в нее полезные коррективы.

Талантливо произведение Ж. Трейбада — не лишено некоторых недостатков. Хотя книга в целом переведена хорошо и переводчику И. Иванову вместе с редактором Л. Трипольским удалось передать живой стиль и теплые интонации автора, порой встречаются стилистические неряшливости; например, на стр. 65 в одной строке соседствуют четыре глагола, из которых три (!) не в определенном наклонении («Можете позволить себе рискнуть проехать!», в другом месте «торчит на проезжую часть». На стр. 110 есть фраза: перел: «Иногда, чтобы ваши ГЛАЗА не расширятся от ужаса, когда вы снова ВЗГЛЯНЕТЕ на шоссе».

Некоторые неточности допущены и в автомобильной терминологии (специально А. Мандрином).

Отдельные рекомендации книги представляются, по крайней мере, спорными; так, вред ли при обгоне рекомендуется предполагать, что «другой водитель ездит плохо и что он неидеальноприводит» (стр. 101). Чересчур категоричным кажется требование «НИКОГДА, проезжая поворот, не выключать сцепления» (стр. 123).

В упреки автору следует, пожалуй, поставить также отсутствие чувства меры в обобщении возможных последствий водительских ошибок. Воспринимаемые сначала, как добротные шуточки (например, если оба водителя при обгоне «будут стараться догазговать себе», то «дисциплина придет и проведет в невесты»), слишком частые напоминания о возможных последствиях в конце-концов наводят на мысль, что Трейбад не считает страницами (109—139) мы насчитали более десятка таких претендующих на шутку, вред ли просто удачные, а реплики. Здесь и «рыночной исхода» (стр. 134), и «неповоротливый ошкна» (стр. 130), и «риказальная острота» (стр. 140) и «выведете еще быстрее, но чаще укажет на скорую помощь» (стр. 118), и предупреждение о том, что «презентация, которую вы задернана лучше трехнедельного леманжа в Большом дворце» (стр. 134) — это, конечно, не совсем удачные примеры ремонта автомобиля в гараже» (стр. 112).

Но все эти частности не могут испортить общего хорошего впечатления от книги Ж. Трейбада. Тем, кто ее прочтет, будет еще не раз мысленно обращаться к ней и ее страницам; и конечно, помнут добрые советы и указания хорошего чехословацкого автомобилиста, который сумел отделить полезное от приятного и интересное с необходимым.

Ю. КЛЕМАНОВ.

## «БОЯНЯ» НА ДОРОГАХ АНГИИ

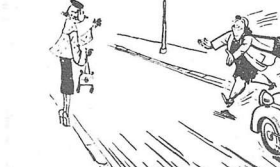
Под таким загадочным английским газетой «Дэйли Миррор» опубликован отчеток своего корреспондента о возросшей аварийности на дорогах страны, снабдив этот отчеток фотографиями более чем 200 водителей и пассажирами, убитых за последнее время в результате автомобильных катастроф.

Подобное количество этих жертв, — сообщает журнал, — есть результат потрясающего несодвещения современных технических средств транспорта и состояния дорог, остающихся на уровне тех времен, когда Макидам впервые поилил шоссе смолой, создавая так называемое усовершенствованное покрытие.

Собственно, речь идет не о качестве покрытия (как раз в этом отношении английские дороги считаются лучшими в Европе), а о конфигурации дорог, ширине полотна и пр. «Наши дороги чересчур узки, чересчур высоки, чересчур и чересчур богаты поворотами», — пишет журнал, критикуя британское Министерство транспорта, которое «удовлетворилось преобладающим мероприятиями в виде директивы и приказов, но имеющих никакого практического значения, хотя бы эти меры, хотя бы полиция сил не хватает даже на обеспечение обычного порядка и соблюдение элементарных правил движения». Введенное ограничение скорости (в некоторых районах до 30 км/час) газета называет «идиотским, никем не выполняемым правилом».

В связи с тем, что выступление газеты произвело большое впечатление на читателей (многие из них обратились с запросами к различным министерствам), министр транспорта Англии Эрик Марплес был вынужден сделать заявление для печати, в котором пытался объяснить «позднее начало строительства автомагистралей», что в последнее время более развитых стран было введено и строительство милиц, в то время как другие страны могли сразу строить дороги. Это «извинение», однако, прозвучало весьма неубедительно в устах публициста, бывшего министром цифр плана строительства автомагистралей. Оказавшись, в ближайшем будущем Англия должна расплатиться за строительство общей протяженностью всего 450 км, а через 10 лет лишь 650 км. Но и эта сумма, по мнению автора, вынужденная, слишком мала, поскольку «нынешние темпы строительства совершенно ничтожны, а планируемые затраты до конца строительства» Там, на 1961 год запланированы бюджетные расходы на строительство дорог в сумме 76 млн. фунтов стерлингов в то время, как для ликвидации создающейся ситуации необходимо строить ежегодно не менее 240 километров автомагистралей, что требует не менее 300—350 млн. фунтов стерлингов капиталоинложения ежегодно».

Поводом для критического выступления «Дэйли Миррор» являлась, как сказано выше, статистика дорожных происшествий и рост аварийности на автомобильном транспорте. Любопытно, что другие аргументы в пользу дорожного строительства вообще не производят впечатления на британское Министерство транспорта. Там, в ответ на возросший экономический парадокс министр возразил: «Что бы ни случилось в области при движении по автомагистрали, в городах все равно создаются пробки? Улучшение дорог приведет к еще большему переполнению транспортом городов».





# БОЛЬШОЙ УСПЕХ „ВАРТУРГА“ И „ТРАБАНТА“



## НЕОБЫЧНЫЙ «КОВРОВЕЦ»

Что это за машина? Каждый мотоципстем, встретившись в снимок, конечно, скажет: «Это — спортивный К-55Ш!»

И будет прав. Те же контуры рамы, двигатели и всех основных узлов, та же мягкая матованная подвеска заднего колеса и телескопическая вилка переднего, ребристые тормозные барабаны. Но в отличие от обычных «ковровцев» машина эта умещается в вебольной коробке, чуть больше папиросной.

Мотоцикл — искусно выполненная модель. Собрана она из трехсот деталей, тонко соответствующих конструктивным особенностям настоящего мотоцикла, но подчас микроскопических по своим размерам.

Машина, что называется, «на ходу» — на месте карбюратор с диффузором, бензошланги, магнето, все тросы, ручки и рычаги. Кик-стартер как обычно, свит. Вы хотите залить масло в амортизаторы передней вилки? Это можно сделать. Выверните две крошечные пробки-гайки на передней трассе — и займите. Делаете подножку, повторяя конструкцию заводских машин, собрана из четырех частей. Этот мотоцикл-малютку я получил в подарок от друга — замечательного умельца и большого любителя мотоциклетного спорта Юрия Митрополцова.

Мастер спорта  
Г. СЕВСТЬЯНОВ

Ленинград

## ПЛАТНЫЕ СТОЯНКИ — КАЖДОМУ РАЙОНУ

Уважаемая редакция! С большим интересом прочел в № 1 журнала статью «Гараж-стоянка — каждому автомобилю». В связи с этой статьей хотелось бы поделиться некоторыми соображениями о работе платных стоянок.

Организовать надо стоянки трех типов, т. е. такие, где можно оставить машину на время посещения театра, стадиона и т. п.; территории, где можно оставить машину на сутки и более и оплатить место, заранее быть уверенным, что в любое время сможем им воспользоваться; и, наконец, огражденные пространства для консервации автомобилей на зимний период.

Принимать строить открытые стоянки для консервации можно и не в пределах города, а на выездах и на окраинах. Создание таких стоянок позволит убрать с московских улиц замусоренные автомобили, которые загрязняют проезжую часть, мешают уборке улиц.

Кроме этого, очевидно, на стоянках полезно было бы выдавать за дополнительную плату брезенты, как это сделано в кемпингах.

В. ДАДЛЕВИЧ

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН [зам. главного редактора], М. И. КОЛПАКОВ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕЛИФОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Оформление А. Добрыцина.

Корректор М. М. Островская.

Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

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

Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 2.1.61 г.

Вум. 60 x 92<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 370 000 экз.

Подп. и печ. 30.1.61 г.

Г-74527.

Цена 30 коп.

Зак. 1994.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

## ЧЕМПИОНЫ ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

Личные итоги первенства Европы по ралли определились лишь к самому концу прошлого года на последнем этапе чемпионата — «Ралли Великобритании», которое проводилось на дистанции 2300 км и длилось больше недели. Турнирные положения участников перед этим последним этапом складывались в пользу В. Шюка и Р. Моля, набравших в предыдущих соревнованиях 154 очка; они выступили на автомобиле «Мерседес». Однако теоретически возможность завоевать звание чемпионов Европы сохраняла еще и французская пара Рене Траутмана и Янага Оге, набравших на автомобиле «Ситроен» ИД-19 в общей сложности 126 очков. Постаточно

было лидерам сойти с дистанции, а французам победить и они могли стать чемпионами, с перевесом в ...1 очко. Этого, однако, не случилось, потому что ралли выиграл экипаж автомобиль «Салло» в составе шведа Эрика Карлссона и англичанина Стюарта Турнера. Несмотря на очень сложную трассу и длительность соревнования, им удалось выступить на автомобиле с трехцилиндровым четырехтактным двигателем, имеющим литраж 850 см<sup>3</sup>, закончить соревнование «на изух!» без единого штрафного круга. На 172 стартовых километрах жеи дошли до финиша 132, в том числе В. Шюк и Р. Мольт. Им и присвоено звание чемпионов Европы 1960 года.

## НОВЫЙ МОТОЦИКЛЕННЫЙ РЕКОРД

В конце прошлого года английским спортсмен Джорд Браун предпринял попытку побить существующие абсолютные рекорды скорости мотоцикла со стартового места. На мотоцикле «Винсент» с рабочим объемом двигателя 1000 см<sup>3</sup> он прошел 1 километр со скоростью, превышающей рекорд мейн-чема на процент, и поэтому результат не был засчитан. Более успешно прошли заезды на трехколесных мотоциклах. Несмотря на сильный боковой ветер, Браун, стартуя с ме-

ста, показал результат (средний по обоим направлениям) 22,597 секунд, что соответствует скорости 159,736 км/час. Превысив этот рекорд, французский экипаж в классе на дистанции в километр со стартового места принадлежал швейцарскому экипажу Хайнцманн, разившему на мотоцикле «ММЗ» скорость 158,6 км/час. Таким образом, после утверждения в таблице рекордов можно будет назвать лучший абсолютный результат 159,736 км/час.

# КРАСИВАЯ ПРОФЕССИЯ

Рисунок В. Савостьянова

Красивая профессия — шоферы,  
Другой такой на свете не найти!  
Намне раскрываются просторы,  
Намне расстилаются пути!

Бегут поля за окнами кабины,  
Шумят, как дождь, дубы и тополя,  
Пронесется предгорья и долины,  
Вращается под скакати земля.

Не на бензине, а на вдохновенье  
Моя машина этот путь прошла...  
Чуть вздрагивает веточка сирени  
У ветрового пыльного стекла.

И если б все пройденные средь гула  
Мои дороги заменить одной,  
Она б не раз планету обогнула,  
Соединила Кунцево с луной!  
— С луной!

Слова Я. БЕЛИНСКОГО

Музыка Е. ЖАРКОВА

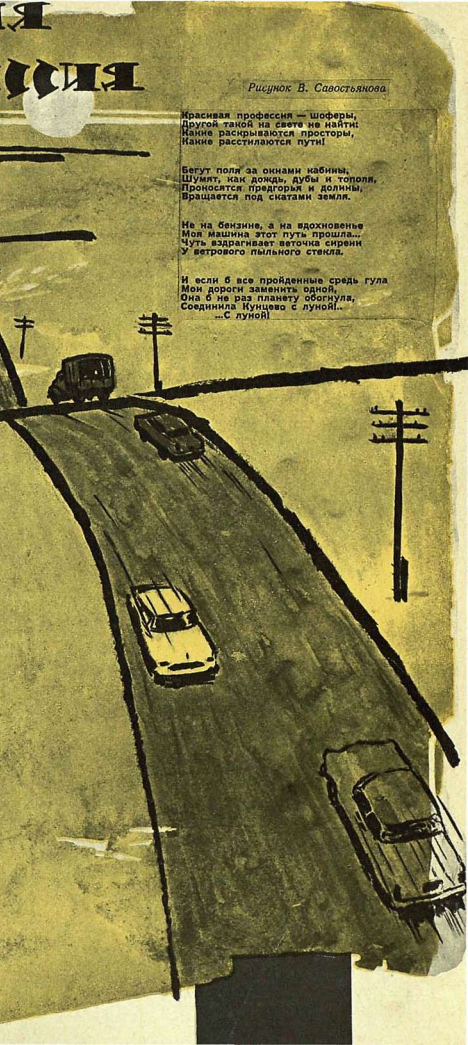
Allegro (Очень быстро и свободно)

Красивая профессия — шоферы,  
Другой такой на свете не найти!  
Намне раскрываются просторы,  
Намне расстилаются пути!

Бегут поля за окнами кабины,  
Шумят, как дождь, дубы и тополя,  
Пронесется предгорья и долины,  
Вращается под скакати земля.

Не на бензине, а на вдохновенье  
Моя машина этот путь прошла...  
Чуть вздрагивает веточка сирени  
У ветрового пыльного стекла.

И если б все пройденные средь гула  
Мои дороги заменить одной,  
Она б не раз планету обогнула,  
Соединила Кунцево с луной!  
— С луной!







Ф е в р а л ь 1 9 6 1

За рулем

На территории Московского института физической культуры имени Сталина был проведен кросс, посвященный 40-летию института.

На с.и.и.к.: слушатели школы тренеров мастера спорта Н. Пашенков (№ 12) и В. Давдис на дистанции соревнования.

Фото А. Иванова.