



М — а й 1 9 6 1

№ 5

За рулём

Май 1961. Год издания 19-й.



В этом номере:

ШИРЕ ДОРОГУ ПРОКАТУ И ТАКСИ

МОТОЦИКЛОСТРОИТЕЛИ — СЪЕЗДУ

ТУЛА ЛЮБИТ МОРЕ

ДОСААФ И ПОДГОТОВКА МЕХАНИЗАТОРОВ

ДИСКУССИЯ ОКОНЧЕНА

МНОГОДНЕВКА СТАНОВИТСЯ СЛОЖНЕЕ

ВЕСЕННИЕ СТАРТЫ СПАРТАКИАДЫ

ВЫСТАВКА РАССКАЗЫВАЕТ

«ЗАПОРОЖЕЦ» ВЫПУСКАЕТСЯ СЕРИЙНО

ОТ БАЛТИКИ ДО ПАМИРА НА МОТОЦИКЛАХ

ДВОЕ НА МОТОЦИКЛЕ

КАК ПРОЕХАТЬ ПЕРЕКРЕСТОКИ

УСПЕХИ НАШИХ ДРУЗЕЙ

ЛОДКА ДВИЖЕТСЯ... ПО СУШЕ

СКОРОСТЬ 800 КМ/ЧАС



В Ереване состоялась большая мотокросс, посвященный Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта (стр. 10). На снимке: участники соревнования преодолевают брод.

Фото А. Мурадяна.

Московский горком ДОСААФ провел 4-й смотр-конкурс работ первичных организаций ДОСААФ столицы по созданию и расширению материально-технической базы. Среди лучших работ, представленных на выставке, значительное место заняли изготовленные руками досафовцев наглядные пособия и устройства для подготовки водителей автомобилей и мотоциклов.

На снимке: у одного из столов выставки.

Фото К. Митрофанова.



На трассе соревнований по фигурному вождению на первенство Москвы (стр. 11).

Фото В. Хватова.



СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Советский народ уверенно идет к самому высокому в мире жизненному уровню. Все, что делается в нашей стране: строительство новых заводов и электростанций, увеличение выпуска продукции земледелия и животноводства, развитие науки и техники, культуры и искусства — все это делается для человека, для его блага и счастья. Более полное удовлетворение растущих материальных и духовных потребностей трудящихся — главная цель социалистического общества, объективная закономерность социалистического способа производства.

Вот почему экономическое соревнование, которое все шире развертывается между социалистической и капиталистической системами, не является для нас самоцелью. Если мы сейчас сравниваем наше достижение с уровнем США, то это потому, что их уровень означает высший предел, которого смогло достичь общество при капитализме. Советский Союз в своем бурном развитии скоро перешагнет этот рубеж, чтобы затем еще быстрее двигаться по пути к коммунизму.

Уже в 1965 году СССР превзойдет США по общему объему производства, а примерно в 1970 году — и по выпуску продукции на душу населения. Среднегодовой темп прироста продукции промышленности у нас в пять раз выше, чем в США.

Важно подчеркнуть, что Советский Союз быстро догоняет или уже превосходит США по наиболее важным отраслям производства. Так, СССР производит в 4 раза больше станков, чем США. Советский Союз опередит США по выпуску резины, угля и т. д. Наша страна стремительно приближается к тому, чтобы занять первое место в мировой экономике.

Но по ряду отраслей США находятся впереди. К таким отраслям относятся, например, автомобилестроение и, прежде всего, выпуск легковых автомобилей. Действительно, США имеют самую мощную в мире автомобильную промышленность, которая способна выпускать миллионы автомобилей.

В связи с тем, что соотношение показателей выпуска продукции СССР и США по ведущим отраслям производства постепенно изменяется в пользу СССР, американские буржуазные пропагандисты все чаще стали прибегать к своему излюбленному приему дезинформации, определяя уровень жизни людей в наших странах по масштабам производства легковых автомобилей. Но это — попытки с негодными средствами, так как производство и использование легковых автомобилей в СССР и в США основано на различных принципах.

Для автомобильной промышленности США, впрочем, как и для всей капиталистической экономики, характерна анархия производства, господство ничем не ограничиваемых частно-собственных интересов устремлений. Крупные автомобильные концерны «Форд», «Дженерал моторс», «Крайслер», ожесточенно конкурируя между собой, увеличивают выпуск продукции, не считаясь с потребностью населения в автомобилях. По признанию американской печати, к концу 1960 года на складах скопилось свыше миллиона непроданных автомобилей.

Анархия производства легковых машин дополняет анархия их использования. Достаточно сказать, что появление большого количества автомобилей на улицах городов уже сейчас во многих случаях приводит к тому, что автомобиль в этих условиях не только сам стал терять значение быстрого и удобного транспортного средства, но и явился основным виновником снижения эффективности другого городского транспорта.

Все это свидетельствует о том, что в капиталистических странах, имеющих развитое автомобилестроение, не вполне разумно растрачивается огромное количество человеческой энергии, средств, материалов. Эти ресурсы в других условиях могли принести гораздо больше пользы людям.

Потому мы, соревнуясь с США, тем не менее не собираемся тягаться с ними сейчас в производстве все большего количества машин. Советское легковое автомобилестроение и использование легкового транспорта подчинено другим экономическим законам и будет развиваться иным путем.

Советский автомобильный транспорт, как и другие отрасли нашего народного хозяйства, развивается на основе государственного плана. Наша промышленность полностью удовлетворяет запросы страны в грузовых автомобилях и такие удовлетворяет запросы в производстве легковых автомобилей. В 1960 году было выпущено больше полутора миллиона машин, из них 139 000 легковых, 11% к выпуску 1959 года.

У нас наметились уже и вполне рациональные формы использования легкового автомобильного транспорта. За последние годы все более широкое развитие получают таксомоторные парки. Ныне машину с «шахматной» полоской на кузове можно встретить всюду. С 1 января 1961 года плата за километр проезда в этих машинах снижена приблизительно на 25%. Это сделало такси еще более доступным.

В 1960 году в стране открылось большое количество государственных пунктов проката легковых машин. Только на Украине они появились еще в 42 городах. На прокатной базе каждый человек за умеренную плату может получить в свое распоряжение вполне подготовленный и эксплуатируемый автомобиль, имея лишь минимальные расходы на услуги прокатных баз для кратковременных поездок. Многие же, взяв машину на более продолжительный срок, проводят в увлекательных туристских поездках весь свой отпуск.

Наряду с прокатом автомобилей сейчас подготавливается решение вопроса об открытии пунктов проката мотоциклов, мотороллеров. Это позволит еще лучше удовлетворять запросы советских людей, особенно молодежи, которая проявляет к этим видам техники повышенный интерес.

Новая форма обслуживания населения легковым автомобильным транспортом находит живой отклик в сердцах советского трудящихся. И в этом нет ничего удивительного. Ведь человеку, прибегающему к услугам проката, ни до поездки, ни после нее не нужно заботиться об уходе, ремонте, гаражном хранении автомобиля.

Использование легковых автомобилей через таксопарки и прокатные базы позволяет более рационально организовать обслуживание населения. При этом относительно небольшим количеством легковых автомобилей можно удовлетворять запросы широкого круга советских людей. Новый порядок полнее отвечает интересам как общества в целом, так каждого гражданина в отдельности. При меньших затратах материальных ресурсов он дает значительно больший эффект.

Но в этом полезном и весьма перспективном деле имеются еще серьезные недостатки, сдерживающие его рост. Количество парков, пунктов, гаражей, обслуживающих население, у нас пока мало. Слаба их техническая оснащенность. На прокатных базах слишком высока аварийность. Имеются серьезные недостатки организационного характера.

Общественным формам использования легковых машин принадлежит большое будущее. Необходимость их развития подчеркнута в Постановлении июньского Пленума ЦК КПС С. неоднократно в своих выступлениях касался этого вопроса Никита Сергеевич Хрущев. Якая картина нового порядка удовлетворения нужд трудящихся СССР в легковом транспорте была нарисована им в выступлении перед рабочими завода «Шоссон» во время поездки во Францию в 1960 году.

«Развитие легкового автомобильного транспорта, — заявил Н. С. Хрущев, — будет являть у нас в следующем направлении: мы будем увеличивать производство легковых автомобилей, создавая при этом широкую сеть прокатных баз. Будут ли такие гаражи государственным или профсоюзным, или будут принадлежать другим общественным организациям, этого сейчас сказать я не могу. Но дело будет поставлено так: когда кому-либо будет нужна машина, он придет в гараж, возьмет напрокат машину и поедет, куда ему требуется.

...При таком порядке пользования легковыми машинами нам потребуется, очевидно, в 10 или 15 раз меньше машин, чем если бы мы каждого стремились обеспечить личной машиной. Поэтому мы считаем неразумным иметь излишек много легковых автомашин. Частно-собственническое капиталистическое направление использования легковых автомашин для нас не подходит. Мы будем вносить в обслуживание населения социалистический метод».

Премуднейшее развитие легкового автомобильного транспорта общественного пользования, как типично социалистического метода обслуживания населения, — вот наиболее верный и экономичный путь удовлетворения все возрастающих потребностей советских людей в легковых автомобилях.

ИРБИТСКИЙ ЗАВОД

В. КОСТЕВИЧ, главный инженер завода

Мотоциклостроители Ирбита в честь съезда партии ОБЪЕДУЮТСЯ:

выполнить план десяти месяцев по валовой продукции ко дню открытия съезда

повысить производительность труда против плана на 0,8%

снизить себестоимость товарной продукции против плана на 0,6%

экономить 2500 тыс. квт·ч электроэнергии

внедрить 650 рационализаторских предложений с условной экономией 600 тыс. рублей

досрочно сдать в эксплуатацию комплексно-механизированный участок коркового литья.

По всей стране развернулось широкое социалистическое соревнование за достойную встречу XXII съезда КПСС. Вдохновенные грандиозными задачами строительства коммунизма, советские люди умножат своими делами могущество и славу нашей Родины. Новыми успехами готовятся встретить съезд и ирбитские мотоциклостроители.

Коллективу Ирбитского завода отмечает в этом году еще одну знаменательную дату. Осенью 1941 года решением правительства было положено начало организации производства мотоциклов в нашем городе. А уже через несколько месяцев была собрана первая машина. Завод создавался буквально на пьестере. Вначале единственным источником электроэнергии служил... двигатель мотоцикла М-72, а котельную заменял товарный паровоз.

Многое изменилось с тех пор. Неузнаваемо преобразился завод. Но еще более грандиозные перемены произойдут у нас в ближайшее время. Используя новейшие достижения науки и техники, непрерывно повышая производительность труда и улучшая качество продукции, завод должен совершить огромный скачок вперед. В связи с острой потребностью в тяжелых дорожных мотоциклах с коляской, особенно на селе и целинных землях, разработана программа, согласно которой объем производства к 1965 году увеличится вдвое. К концу семилетия завод будет выпускать ежегодно 50 тыс. мощных, удобных в эксплуатации и экономичных мотоциклов.

Чтобы выполнить эту ответственную задачу, наш коллектив разработал и осуществляет комплексный план механизации и автоматизации производственных процессов, который охватывает все звенья производственного процесса — от изготовления заготовок до сборки и отделки выпускаемых машин.

За годы семилетия нам предстоит модернизировать более 50% оборудования, пустить 24 автоматические и полуавтоматические линии, более 2000 метров транспортных конвейеров и транспортеров. Реконструкция цехов завода направлена прежде всего на то, чтобы автоматизировать тяжелые и трудоемкие работы, оздоровить условия труда.

Пленум ЦК КПСС в июне 1959 года указал, что в машиностроении важнейшим и неотложным делом является осуществление мероприятий по комплексной механизации ряда трудоемких процессов, и первым среди них назвал производство литья.

Начав соревнование в честь XXII съезда КПСС, коллектив завода взял на себя обязательство досрочно завершить первую очередь реконструкции и сдать в эксплуатацию комплексно-механизированный участок литья в корковые формы к концу первого квартала 1961 года. Для этого необходимо было механизировать проточение и подачу формочных материалов на рабочие места, изготовление, сборку и транспортировку корковых форм, а также автоматизировать процессы загрузки вагранки и отливки заготовок. На участке нужно было смонтировать несколько конвейеров охлаждаемый — протяженностью 40 м, для окраски литья с проходной дробеструйной камерой, для покраски деталей в два слоя (грунтом и лаком) и камеру терморрадиационной сушки. Помимо этого, реконструкция предусматривала и механизацию вспомогательных операций — уборку и сепарацию металлических отходов и горелых корковых форм.

Все эти работы ирбитские мотоциклостроители закончили в срок, с честью выполнив взятые обязательства. Ввод в строй комплексно-механизированного участка даст возможность увеличить выпуск чугуных отливок в 2,5 раза.

Воодушевленный успехом, коллектив завода продолжает дальнейшую реконструкцию литейного цеха, трудясь над созданием механизированного участка цесного литья.

На заводе разрабатывается реконструкция и других цехов, предусматривающая создание комплексно-механизированных участков и внедрение новых технологических процессов. Три поточные механизированные линии намечено смонтировать в термическом цехе. Одна из них — изотермической закалки деталей — будет сдана в эксплуатацию к началу работы XXII съезда партии. Сейчас проектируется линия газового цинирования. За счет внедрения новых процессов и установок механизированных линий термический цех обеспечит рост выпуска продукции в 2,5 раза на тех же производственных площадях.

ДОСТИГ

Во втором номере нашего журнала за прошлый год начинался Тульский морской клуб ДОСААФ М. В. Билинг рассказывал о больших обязательствах, принятых участниками водномоторниками. Он писал, что следует познать москвичей («Достиг мастера — помощь товарищу»), тульские мастера лодов обязались в течение года подготовить пять-шесть спортсменов первого и второго разрядов. Как же справились они со своим обязательством?

Об этом рассказывает наш корреспондент, побывавший в Туле.

...Чтобы найти морской клуб, не нужно обращаться в справочное бюро. Любой прохожий на привокзальной площади, не задумываясь, укажет кратчайший путь к зданию на Менделеевской улице.

Два года назад пришел сюда молодой инженер Анатолий Кузнеценко. Потеснившись, ему освободили место у верстака, вручили молоток, рубанок и чертежи. Занятия водно-моторным спортом начинаются тут со стальной мастерской. Прежде всего надо научиться строгать, пилить, вытачивать, клеить. Водномоторник должен иметь умелые рабочие руки, чувствующие древесину и металл. Так что поначалу вместо запаха моря Кузнеценко вдыхал запах смолистой сосны, вместо водяных башрахов — видел завитки древесных стружек.

К водномоторникам, пожалуй, больше чем и любым другим спортсменам, применима старая поговорка: «Любим бы кататься, любя и саночки возить».

Кузнеценко не разочаровался. Его не испугали трудности. Рядом с товарищами, рядом со своим учителем, мастером спорта Борисом Марьиным, дости-

НАБИРАЕТ ТЕМПЫ

Важные перемены произойдут и в механических цехах. В цехе, где изготавливаются коробки передач, создается полуавтоматическая линия обработки шестерен. Перевод на автоматический цикл работы первых трех операций будет осуществлен уже в этом году.

Участок ободьев на нашем заводе за последние два года увеличил выпуск продукции на 141%. Однако до сих пор он остается «узким местом». В настоящее время технологи завода в сотрудничестве с конструкторами города Воронеж разработывают автоматическую линию, рассчитанную на выпуск 850 тыс. штук ободьев в год. Эта линия должна обеспечить потребности Киевского и Ирбитского мотозаводов и завода Удмуртского совнархоза.

Значительные изменения произойдут в отдельных и сборочных цехах. Комплексно механизмируются цехи гальванизации и лакопокриты. Уже в 1961 году в цехе лакопокритый будут работать три электроокрасочные камеры с конвейерной окраской и терморрадиационной сушкой деталей. Совместно с институтом «Свердлитпмаш» завод выведет первую в стране промышленно-опытную установку для окраски деталей новым методом, предусматривающим длительное время в парах растворителя.

Ко дню открытия съезда в сборочном цехе будет даны в эксплуатацию транспортный конвейер протяженностью 450 метров. Отделочные и сборочные цехи завода благодаря внедрению новых процессов и средств механизации пол-

ностью обеспечат выполнение семилетнего плана.

Также в общих чертах наши дела и ближайшие планы по автоматизации, комплексной механизации и внедрению прогрессивной технологии. Приближение XXII съезда КПСС воодушевляло нас на быстрее выполнение этих планов.

В текущем году завод освоит производство новой, более совершенной модели дорожного мотоцикла «Урала» (М-62) и подготовит новый гоночный мотоцикл с двигателем мощностью 50—55 л. с.

Все помысли нашего коллектива направлены сейчас на превращение Ирбитского мотоциклетного завода в образцовое механизированное и автоматизированное предприятие.

МАСТЕРСТВА И ПОМОГ ТОВАРИЩУ

Ми вечерами работал он в мастерской. Ели собственными руками выстрогал первую рейку и сам приладил ее на чужое место, то уж никогда — даже в самой неужиданной ситуации на соревнованиях — не забудешь, о ее назначении. Так, от доски к рейке, от рейки к корпусу строил Кузнеценко свой первый скутер. И возле Анатолия всегда был заболтавший глаз и дружеские руки Марьяна. Он трудился вместе со всеми и тут же учил новичка нелегкому искусству судостроителя.

Когда корпус был готов, пришлось заняться механикой. На стенде в классе установлен мотор в разрезе. Рядом — действующий двигатель. Каждый спортсмен обязан знать его, как свои пять пальцев, ибо, если на соревнованиях «забарахлил» мотор, никто уже не сможет прийти на помощь. Затем Кузнеценко учил, как выбирать наилучшие показатели и габариты моторов. Будущему спортсмену предстояло сконструировать для себя самодельный мотор.

В постоянном сотрудничестве с товарищами, шаг за шагом приближался к мастерству Анатолий Кузнеценко. И весной он впервые вышел на воду, вышел не как кивиченец, а на лодке, построенной собственными руками. И тогда Анатолий тоже не был одинок. Борис Марьян из учителя-мастерового стал внимательным тренером. На одной мотолодке изо дня в день ходили Марьян и Кузнеценко. И наступил день, когда они вышли на старт соревнования.

Кропотливая подготовка не прошла даром: на первенстве ДОСААФ СССР Кузнеценко занял второе место в классе мотолодок. Вскоре на товарищеском матче команд Брянска, Орла и Тулы в

десятикилометровой гонке он занял первое место, обойдя всех своих соперников.

Анатолий Кузнеценко стал спортсменом. И верный традициям своего коллектива — «Достиг мастерства — помоги товарищу» — ныне сам занимается воспитанием спортсменов. Уже получили спортивные разряды его жена Ирина Кузнеценко и Юрий Никулин.

Здесь кратко рассказана только одна спортивная биография. Но их можно было бы рассказать много.

Чемпион страны 1959 года в классе судов СИ-175 Анатолий Привезенцев помог Татьяне Гороховой выполнить норму первого разряда. Со дня появления в клубе Константина Гагалова Привезенцев кропотливо работает с ним.

Десятидвухлетний мастер спорта Михаил Ротачев уже подготовил нескольких первоуровневиков: Ивана Полосева, Бориса Сысова, Олега Меленевского. Теперь они сами учат новичков.

Первоуровневик Владимир Негрий воспитал целую команду способных спортсменов: ныне его ученики А. Еленин, В. Матюхин, В. Прошкин, А. Хомиков вместе служат на флоте, составляя

команду водномоторники Владивостокского яхт-клуба. Недавно они прислали своему наставнику письмо с просьбой выслать чертежи корпусов и моторов. И во Владивосток пошел объемистый пакет.

Многие воспитанники клуба уходят на флот. В Одессе служит первоуровневик В. Анненков, ходит командиром катера в далекой Индирирке В. Синицын. Ежегодно отправляются из Тулы паренки, готовые стать хозяевами моря.

Когда будет опубликована эта статья, водномоторники уже выйдут на большую воду, начнется ответственная пора соревнований. А их в этом году много. Для туляков выстрелы стартовых пистолетов будут раздаваться все лето.

В нынешнем году Тула выставляет три команды — штатного морского клуба и две — самодеятельные: Ново-Тульского металлургического завода и Сталинского химического комбината.

Из года в год туляки завоевывают все новые рубежи. А секрет их успехов в той системе занятий и взаимной помощи, о которой мы рассказали. Очень метко все это выразил один из членов клуба: «Тула любит море. Это ничего, что оно далеко».

М. ЧЕРНЕНКО.

ТУЛЯКИ СДЕРЖАЛИ СЛОВО!

МАСТЕРА-ВОДНОМОТОРНИКИ ТУЛЬСКОГО МОРСКОГО КЛУБА ДОСААФ ВОСПИТАЛИ В СПОРТСМЕНОВ ПЕРВОГО РАЗРЯДА, 30 — ВТОРОГО, 31 — ТРЕТЬЕГО. ЗА ГОД В КЛУБЕ ПОДГОТОВЛЕНО 30 ВОДИТЕЛЕЙ МОТОЛОДОК И 34 СУДЬИ-ОБЩЕСТВЕННИКА.

ОРГАНИЗАЦИИ ДОСААФ И ПОДГОТОВКА КАДРОВ МЕХАНИЗАТОРОВ

С большим удовлетворением встретили советские люди решения январского Пленума ЦК КПСС. Пленум подвел итоги огромной работы партии в области сельского хозяйства. После сентябрьского Пленума ЦК КПСС 1953 года производство зерна в нашей стране возросло более чем на 3 миллиарда, а государственные закупки — почти на один миллиард пудов.

Вместе с тем январский Пленум отметил, что достигнутый уровень и темпы роста производства продуктов сельского хозяйства, особенно продуктов животноводства, являются недостаточными. Задача состоит в том, чтобы производство их всегда опережало спрос населения Советского Союза.

Советские люди, труженики колхозов и совхозов отдают все силы делу претворения решений январского Пленума ЦК КПСС в жизнь. Немаловажную роль в выполнении этой задачи может сыграть и наше многомиллионное патристическое Общество. Его члены готовы внести свой вклад во всенародную борьбу за изобилие продуктов.

Социалистическое сельское хозяйство страны благодаря заботе Коммунистической партии получает огромное количество техники. На колхозных и совхозных полях работают сотни тысяч автомобилей, тракторов, комбайнов, различного рода двигателей и электрических моторов. Техническая оснащенность колхозов и совхозов непрерывно растет, они получают все более совершенную и высокопроизводительную технику. В этих условиях очень важное значение приобретает подготовка механизаторов.

Нинита Сергеевич Хрущева в выступлении на январском Пленуме, говоря о целинных районах Казахстана, подчеркнул необходимость создания там постоянных кадров механизаторов. «Руководители партийных и советских организаций этих районов», — говорил он, — должны хорошо усвоить свое главное — надо за два-три года создать свои местные кадры. Пусть человек работает даже в канцелярии, научите и его водить машину, хорошо оплатите его труд. Он окупится».

В деле подготовки постоянных кадров механизаторов для сельского хозяйства

большую роль должны сыграть организации ДОСААФ, прежде всего хозрасчетные автошколы, курсы при первичных организациях, самостоятельные автомотоклубы. Они уже обладают значительным опытом обучения и воспитания технических специалистов.

Выполняя постановление IV пленума ЦК ДОСААФ СССР о подготовке в течение 1960—1961 годов без отрыва от производства не менее двух миллионов технических специалистов, организации Общества создали для этой цели необходимую техническую базу, имеют квалифицированных преподавателей и инструкторов. Многие комитеты уже сейчас успешно готовят квалифицированные кадры массовых технических специальностей — шоферов, трактористов, комбайнеров, электриков, мотористов и др.

В первую очередь это относится к организациям ДОСААФ Казахской ССР. Здесь взято обязательство в 1961 году к началу уборки урожая подготовить, наряду с обучением шоферов, трактористов, не менее 20 тысяч комбайнеров в основном из числа рабочих и служащих учреждений и предприятий, а также учащихся вузов и техникумов. Эти специалисты должны помочь колхозам и совхозам в уборке урожая.

Большую работу по подготовке механизаторов ведут в Сталинградской области, в Молдавии и Узбекистане. Нужно, чтобы в нее активно включились все комитеты ДОСААФ, все хозрасчетные автошколы, самостоятельные автомотоклубы, первичные организации.

Обучение технических специалистов для сельского хозяйства следует вести с учетом потребностей в этих кадрах. Правильно поступают те комитеты, которые планируют свою деятельность в этой области, исходя из конкретных потребностей совхозов, колхозов.

Президиум Центрального комитета ДОСААФ, рассмотрев вопрос о задачах организаций ДОСААФ, вытекающих из решений январского Пленума ЦК КПСС, предложил всем республиканским, краевым, областным, городским и районным комитетам Общества конкретную, настойчивую и по-деловому решать задачи подготовки технических кадров для села, не допуская бесплодной шумихи вокруг этого вопроса и принятия безответственных обязательств. Организация подготовки механизаторов надо исходить из реальных возможностей каждого коллектива, наличия учебной базы и инструкторских кадров.

Президиум одобрил начинание организации Общества, приступивших к обучению специалистов, которых раньше не готовило ДОСААФ, — комбайнеров, бульдозеристов, экскаваторщиков, водителей хлпкоуборочных и других самоходных машин.

Хорошие начинания заслуживают самого широкого распространения, сделав организации Общества Украинской ССР. Они наладили одностороннюю подготовку технических кадров по смежным специальностям: шофер-тракторист, шофер-комбайнер и т. д.

Параллельно с подготовкой специалистов высокой квалификации следует практиковать организацию колхозных бригад, в отделениях совхозов, на животноводческих фермах технических кружков, рассчитанных на получение колхозниками и рабочими минимума технических знаний и навыков, необхо-

димых для правильного использования электрооборудования и других технических средств в сельском хозяйстве.

Задача состоит в том, чтобы в каждом колхозе, совхозе, районе иметь достаточное количество механизаторских кадров, способных в страдную пору участвовать в уборке урожая.

Наряду с подготовкой механизаторов для полевых работ следует готовить кадры для управления мелiorирующими и ирригационными машинами. Ведь колхозам, совхозам, строительным организациям нужны специалисты и этого профиля.

Работу по подготовке кадров механизаторов следует проводить организациями ДОСААФ совместно с комсомольскими организациями. В настоящее время сложились самые благоприятные условия для такой согласованной деятельности, так как IX пленум ЦК ВЛКСМ намечает широкую программу участия комсомольцев и молодежи в борьбе за создание изобилия сельскохозяйственных продуктов.

Тем организациям, которые не имеют опыта подготовки кадров механизаторов, надо в первую очередь позаботиться о создании учебной базы и о кадрах преподавателей. В качестве преподавателей желательно привлекать инженеров, техников и других работников, хорошо знающих машины.

При решении вопросов, связанных с открытием курсов по подготовке механизаторов и обеспечением занятий необходимой учебно-материальной базой, комитеты ДОСААФ и учебные организации должны широко опираться на помощь предприятий, колхозов, совхозов.

Во многих местах далеко не везде имеются необходимые программы. Управление военно-технической подготовкой и спорта ЦК ДОСААФ принимает меры к обеспечению ими местных организаций ДОСААФ. В частности, переиздана и направлена на места по заявкам программы подготовки техников.

Управление военно-технической подготовки и спорта не имеет в настоящее время возможности разработать программы по всем специальностям и снабдить ими комитеты Общества. В связи с этим рекомендуется установить связь с местными управлениями сельского хозяйства и управлениями по профессионально-техническому обучению областей, краев, республик и получить программы подготовки комбайнеров, шоферов, автопаров, бульдозеристов, экскаваторщиков и т. д. Как правило, такие программы рассчитаны на подготовку специалистов широкого профиля. Поэтому они могут быть выданы в зависимости по объему учебных часов и содержанию материала в зависимости от конкретных условий подготовки. Эти изменения осуществляются по согласованию с органами организации, использующими молодых специалистов.

Подготовка кадров механизаторов для сельского хозяйства — задача большой государственной важности. Организации ДОСААФ должны с честью выполнить взятые на себя обязательства по обучению сотен тысяч высококвалифицированных технических специалистов для совхозов и колхозов.

М. КОЛПАКОВ,
начальник отдела автомото-
подготовки и спорта
ЦК ДОСААФ СССР.

К итогам дискуссии о программах подготовки и переподготовки шоферов

Статья гг. В. Беспально и Б. Гельбурта «Не устарела ли программа?» вызвала многочисленные отклики. Они содержат различные точки зрения на подготовку и переподготовку шоферов-профессионалов.

В вопросе о программах это различие мнений можно свести к двум основным предложениям: оставить существующие программы, внести в них некоторые коррективы по новой автомобильной технике, условиям эксплуатации; серьезно переработать их (мнение подавляющего большинства).

Программы подготовки неразрывно связаны с классностью шоферов. Здесь определились три взгляда: оставить все три класса; ввести две категории шоферов — водитель-профессионал и шофер I класса; ликвидировать все классы, оставив деление только на две категории: шоферов-профессионалов и шоферов-любителей.

ГЛАВНОЕ — В ТЕОРИИ И ПРАКТИКЕ ВОЖДЕНИЯ

Чтобы правильно выявить практическую ценность всех этих предложений, необходимо прежде всего определить требования к шоферу, исходя из сущности его работы, не меняющейся ни от классности, ни от стажа.

Очевидно, что сущность деятельности шофера составляет транспортная работа, т. е. вождение автомобиля. Под вождением автомобиля нами понимается технически грамотное, сознательное применение приемов и методов вождения в различных дорожных условиях, обеспечивающее безаварийность при высоких средних скоростях движения, с наименьшим износом материальной части при экonomicной эксплуатационных материалах (ГСМ и шин).

Цели теории строительства коммунистического завтра требуют быстроты передвижения грузов и людей, нам дорога каждая минута. Мы обязаны полностью использовать мощность имеющегося подвижного состава.

Н. С. Хрущев в своей речи на совещании передовиков Целинного края сказал: «Иногда средства нам будут позволять, построим железобетонные дороги и будем ездить по ним со скоростью 100—150 км. Но дайте время, не все сразу, а то еще, не освоив технику такой быстрой езды, можете разбиться».

Но можно ли, повышая скорости движения, не только не увеличить, но снизить число автомобильных аварий и наездов? Безусловно, если наряду с другими мероприятиями научить шофера предвидеть заранее, что может быть с автомобилем в разных условиях его движения — на закруглениях, при разгоне и торможении и т. п. Предвидеть это шофер может лишь в том случае, если он знает, какие внешние силы действуют на автомобиль во время его движения. В этом случае водитель сможет повысить безопасность автомобильной езды, ликвидировав или уменьшая некоторые отрицательные воздействия внешних сил и, наоборот, используя, а иногда и искусственно увеличивая силы положительных, повышающие устойчивость автомобиля.

Это уже не слепой шоферский опыт, а разумное, технически грамотное управление автомобилем. Речь идет, конечно, не о систематическом курсе, а об основных понятиях по теории автомобиля и законах движения, определяющих его поведение и обобщающих методы и приемы вождения. Однако и программы, и официальные учебники эту важнейшую сторону подготовки и переподготовки шоферов игнорируют, что и составляет их существеннейший недостаток. Практически все знания шофера по вождению сводятся к ряду готовых, необоснованных и потому непонятных «рецептов» по технике управления автомобилем.

В результате шофер, окончив курсы, не представляет себе законов движения автомобиля и безусловно уверен шофером по вождению сводится к ряду готовых, необоснованных и потому непонятных «рецептов» по технике управления автомобилем.

В результате шофер, окончив курсы, не представляет себе законов движения автомобиля и безусловно уверен шофером по вождению сводится к ряду готовых, необоснованных и потому непонятных «рецептов» по технике управления автомобилем.

мобили (физической сущности, величины и значения крутящего момента и силы тяги на ведущих колесах, сцепного веса автомобиля и коэффициента сцепления колес с полотном дороги) себе не представляет, ибо на курсах этого не объясняли.

Что же шофер может знать без этого о проходности автомобиля в условиях плохих дорог и бездорожья или о правильном торможении автомобиля в различных условиях движения.

Во всяком случае он уверен в том, что для изменения движения автомобиля в желаемом направлении всегда достаточно лишь повернуть рулевое колесо направо или влево, уверен до тех пор, пока печальный опыт, сопровождающийся часто серьезной аварией или тяжелой травмой, не заставит его усомниться в правильности своих представлений об условиях поворота автомобиля.

Но ведь такой копыт не обязателен, если шоферу заранее рассказать о боковой реакции дороги, возникающей при поворачивании передних колес и вызывающей поворот автомобиля, разъяснить, при каких условиях может произойти потеря управляемости автомобиля, и указать, каким должно быть поведение шофера, чтобы предотвратить это опасное явление. Только тогда рекомендуемые действия шофера будут логически связаны с теоретическими обоснованиями и запомнятся ему навсегда.

Как можно правильно и сознательно пользоваться педалью газа и тормоза и рулем при проезде с высокой скоростью относительно пологих поворотов на шоссе, перед въездом в поворот, при въезде в него и при выезде, если не разобрать воздействия на автомобиль продольной и поперечных сил при прохождении кривых?

Наконец, разве шофер не должен знать о действии центробежной силы, направленной вниз или вверх при прохождении вогнутого или выпуклого профиля дороги. Знает ли он, что если легковой автомобиль с 4—5 пассажирами и общим весом в 1500 кг проходит

аведению радиусом в 100 м, даже с отсчитыванием небольшой скоростью 60 км/час, то дополнительная нагрузка на ходовую часть будет составлять около 500 кг, что равносильно посадке в кювет еще 5—7 пассажиров. А если нет так, то как можно уменьшить действие центробежной силы путем перераспределения нагрузки на передние и задние колеса при умелом использовании ускорения и торможения автомобиля?

О ТОМ, ЧЕГО НЕТ В ПРОГРАММАХ

Но как парадоксально, на курсах шоферов III, II и I классов о законах движения автомобиля обычно и не упоминают, так как это не предусмотрено официальными программами и учебниками, хотя вполне возможно и в определенном отдаленном на протяжении всей программы, и по общей подготовке курсантов, если она не ниже требуемой, т. е. не менее 7 классов.

Пренебрежение к вопросам теории в значительной степени объясняет весьма низкую культуру вождения автомобилей даже у шоферов со стажем. Мнение о том, что вопросы теории можно излагать только шоферу I класса (см. статью т. В. Беспалого и Б. Гальбурта), на наш взгляд, ошибочно, так как обречет шоферов III класса на вождение автомобилей вслепую в течение первых нескольких лет (особенно опасных по аварийности) и в то же время никак не может быть мотивировано, поскольку для шофера I класса обязательны повышенный общеобразовательный ценз. Часто бывает, что в среднем общеобразовательная подготовка молодых курсантов, обучающихся на шофера III класса, выше, чем у старших классов, шоферов II и I классов. Дело лишь в правильном отборе материала и методике изложения, зависящих отчасти от отсутствия или наличия у курсантов практического опыта работы.

Ведь даже при первоначальном обучении солдата стрельбе из винтовки ему сообщают основные понятия по внутренней и внешней баллистике и, в частности, почему траектория пули характеризуется не прямой, а кривой линией (силы замкаго притяжения и сопротивления воздуха). Необходимость такого сознательного подхода к изучению стрельбы ни у кого сомнения не вызывает. А когда речь идет о шоферах, находятся люди, считающие почему-то, что им достаточно знать только технические приемы управления автомобилем без усвоения внешних сил, определяющих его поведение.

ЧТО И КАК ИЗУЧАТЬ В АВТОМОБИЛЕ

Шофер любого класса должен хорошо знать устройство основных механизмов, узлов и приборов автомобиля для того, чтобы сознательно относиться к методам и приемам вождения автомобиля, осуществлять повседневный уход за ним (мойка, заправка, смазка, проверка исправности основных механизмов и приборов, подтяжка креплений и т. п.); уметь находить и устранять в пути несложные неисправности; а также

производить простейшие регулировочные работы.

Кроме того, шофер должен обладать запасом необходимых в практике его работы знаний по эксплуатации автомобиля (способы погрузки, перевозки и перевозки грузов, основные показатели работы автомобиля, оформление простейших документов, передовые методы работы, повышающие производительность автомобиля).

О правилах движения по улицам и дорогам мы отдельно не говорим потому, что твердое знание их само собой разумеется и обуславливается вытекающими ранее требованиями безаварийной езды.

Принципиальным недостатком всех программ по материальной части является и то, что они основаны на изучении определенных марок автомобилей. В результате по установившейся сложившейся традиции на многих курсах применяется какой-то абсолютистский подход к изучению автомобилей, когда преподавателей интересует не столько сознательное усвоение курсантами общего устройства основных механизмов и приборов и рабочего процесса в них, сколько заучивание мелких конструктивных особенностей данного автомобиля. Между тем это совершенно не требуется для понимания общего устройства и работы автомобилей и теряет смысл при дальнейшей модернизации изучаемых марок, а тем более при переходе промышленности к выпуску новых моделей.

Неоправданность марочного изучения автомобилей видна из самих программ. Например, шофер III класса должен изучать автомобили ГАЗ-51, ЗИЛ-164 и М-21 «Волга». Ну, а как быть, если шоферу придется сесть за руль автомобиля «Москвич», УАЗ или ГАЗ-69? Оказывается, автомобиль «Москвич» должен изучать шофер II класса наряду с «Волгой» (повторно), МАЗ-200 и «Бусом» ЗИЛ-158! Почему? Неизвестно.

От изучения определенных марок автомобилей в том виде, как это сейчас делается, надо безусловно отказаться. Изучать надо не отдельные марки автомобилей, а типовые, наиболее распространенные (с перспективой на ближайшее будущее) устройства основных автомобильных механизмов, узлов и приборов по следующей схеме:

1. Принципиальные понятия — назначение, основные части (детали), принцип работы;
2. Общее устройство и работа — типовые схемы и взаимодействия частей;
3. Обслуживание (см. выше) — указание, как входить, с приведением типовой технологии работы, содержащей основные операции, общие для всех механизмов и приборов, имеющих сходное устройство; методика нахождения и устранения путевых неисправностей.

Приобретение практических навыков по техническому обслуживанию (уход и простейшие регулировки) должно производиться на одной-двух определенных марках автомобилей, в которых шоферы будут работать (если это заранее известно) или на которых производится их обучение езде.

При такой системе обучения механизмы и приборы автомобилей определенных марок служат лишь образцами, иллюстрирующей аналогичных устройств, при-

меняемых на многих автомобилях разных марок.

Практикуемая разборка и сборка механизмов и узлов должна рассматриваться как часть учебного процесса, направленного на лучшее усвоение общего устройства их, а отнюдь не как технологические операции, требующие соблюдения всех правил монтажа, определенных допусков и посадок и т. д.

Неоправданным является включение в программы сведений о дизелях и газобаллонных автомобилях. Например, в программе по подготовке шоферов отведено 8—10 часов на ознакомление с приборами питания дизеля и 6 часов — с приборами газобаллонных установок. Но в этой же программе, в качестве приложений, имеются дополнительные программы для шоферов дизельных и газобаллонных автомобилей, рассчитанные на 70 и 32 часа соответственно. Невольно возникает вопрос: если сведения, определенные основной программой достаточны для работы на дизельных и газобаллонных автомобилях — к чему они даются, а если достаточно, то зачем существуют большие дополнительные программы?

КЛАССНОСТЬ И КЛАСС ШОФЕРА

Крупные недостатки имеются и в положениях о классности. Программы повышения квалификации шоферов требуют либо простого повторения ранее пройденного материала, либо отягощают его знаниями и навыками, ненужными шоферу любого класса, пока он остается шофером.

Действительно, при современной системе организации укрупненных автохозяйств и создании при них производственной базы для технического обслуживания и ремонта автомобилей шоферу не нужны знания по технологии ремонта автомобиля (в программе включена даже средней ремонт), устранение неисправностей со снятием механизмов и агрегатов с автомобиля и последующей разборкой и сборкой их, сложным регулировочным работам, требующим применения специальных приборов и навыков по работе с ними, и т. д.

Другое дело — повседневный уход, мелкие регулировочные работы и устранение неисправностей непосредственно на автомобиле. Но это знает, как сказано выше, и шофер III класса. Никита Сергеевич Хрущев на совещании передовиков сельского хозяйства Целинного края совершенно справедливо подчеркнул: «Но и тогда, когда ремонтные мастерские будут построены всюду, нельзя уменьшать внимание к технике. Я бы сказал так: механизатор должен относиться к своей технике так же любовно, как воин к своему оружию».

Что же касается практических навыков, то в будущем программы должны учитывать сложные ремонтные и регулировочные работы, то приобрести их за 20 часов, отведенных по программе шофером I класса на практические работы, совершенно невозможно, не говоря уже об отсутствии необходимых для этого условий в АМК и автошколах.

Поэтому нельзя не согласиться с мнением многих читателей, что практическое обучение на курсах шоферов II и I классов очень мало способствует повышению действительной ценности шофера как транспортного работника. Тем более, что программное требование к шоферам II и I классов — уметь управлять всеми автомобилями — чисто декларативное и остается только на бумаге: на курсах повышения квалификации обучение вождению не производится. Поэтому многие шоферы даже I класса, всю свою жизнь работающие на легковых автомобилях в городских условиях, не умеют ездить (во всяком случае, как требуется от опытного шофера-профессионала) ни на грузовых автомобилях, ни в условиях проселочных дорог.

И наоборот, часто водители II и I классов, приезжающие с периферии в Москву за получением автомобилей, просят дать шоферов для перегона автомобилей по вокзал железной дороги, совершенно не представляя себе возможности вести автомобиль по городским улицам в большом потоке движения без аварий и наездов. Нечего говорить, что эта операция без труда выполняется московскими шоферами III класса.

Поэтому ценность шоферов разных классов для работы в данных условиях относительно: отнюдь нельзя утверждать, что шофер III класса с большим стажем будет обязательно менее пригоден для данной работы, чем шофер I класса, только потому, что он не окончил соответствующие курсы.

Если некоторые читатели и утверждают, что обычно шоферы II и тем более I класса являются более квалифицированными, чем шоферы III класса, то, при ближайшем ознакомлении, это объясняется чаще всего большим стажем или личными качествами, а вовсе не обучением на курсах.

НАДБАВКА,

ТРУД,

КВАЛИФИКАЦИЯ

Несправедливость в оплате труда, которую отмечает ряд читателей, когда шоферы II и I классов при одинаковой работе с равными результатами (а может случиться, что и с худшими итогами) имеют более высокой заработок сравнительно с шоферами III класса, возникает за счет надбавки за классность, т. е. по чисто формальному признаку.

Между тем существуют и другие принципы оплаты за классность: не за окончание курсов, а за производственные показатели и отношение к материальной части, о чем рассказывал на совещании передовиков Целинного края бригаир тракторной бригады М. Довжик: «Перед выездом в поле каждый механизатор у нас сдает экзамен на классность и получает талон. В зависимости от классности определяется ему и оплата труда. Если тракторист допустил небрежность в обращении с машиной, ему выдается талон второго или третьего класса, а иногда, может быть, стоит перевести и на принцип. Вот как мы применяем принцип

материальной заинтересованности в этом важном деле».

Со сожалением, на автопортрете это пока исключено, так как по существующим ныне правилам, произведенный однажды шоферу класс не может быть снижен.

КУРСЫ

ОКОНЧЕНЫ.

А ЧТО ДАЛЬШЕ!

Некоторые читатели журнала все же считают, что классность, несмотря на все ее недостатки, надо сохранить, ибо она, мол, позволяет знакомиться шоферам при прохождении курсов повышения квалификации с новостями в автомобильной технике и эксплуатации автомобилей. Если это в известной мере и так (хотя далеко не всегда), то все же существующая классность (независимо от содержания программ) отнюдь не разрешает в общей форме проблемы повышения квалификации. Шофер III класса через два года после получения удостоверения может пройти курсы и стать шофером II класса, а еще через год — шофером I класса. Но ведь после этого он, как правило, работает еще 10—15 и больше лет. Если полагать, что курсы по переподготовке шоферов по обязательным программам являются единственной формой повышения квалификации шоферов, то спрашивается, как же повышать квалификацию после получения высшего среднего образования — I класса. Если же считать, что на этом все заканчивается, то начинающий шофер III класса, только что окончивший курсы, будет обладать более современными и нужными знаниями, чем «старички», когда-то получивший I класс.

Очевидно, что дальнейшее освоение и расширение полученных когда-то знаний должно идти по путям:

1) организации автохозяйствами, где работают данные шоферы, периодических краткосрочных курсов, систематических лекций-бесед по определенной тематике, технических консультаций и т. п. (с учетом особенностей работы данного автохозяйства);

2) самостоятельного чтения технической литературы (при консультации специалистов).

ВЫЧДЕ

ВЫВОДЫ

Программы подготовки шоферов должны быть пересмотрены и переработаны в указанных выше направлениях (безмарочное изучение автомобиля, отведение надлежащего места вопросам механики движения и практики вождения автомобилей, методы нахождения и устранения путей неисправностей и т. д.).

Если от всех шоферов III класса требовать обязательного знания дизельных автомобилей, то объем сведений и практические навыки по программе должны быть достаточны для работы на них наравне с карбюраторными автомобилями. При пересмотре программы это можно сделать, не выходя за пределы общего количества часов, отведенных

по основной программе. Дело лишь за обязательным обеспечением в этом случае всех автошкол и курсов механиками, приборами и ходовыми дизельными автомобилями, необходимыми для качественной постановки учебного процесса.

Газобаллонные автомобили из программы исключить вовсе, оставив изучение газобаллонных установок, так же как и газогенераторных, только для тех шоферов, которые приступают к работе на этих автомобилях.

Действующие сейчас программы повышения квалификации, как не соответствующие действительным условиям работы шофера и требующие многих ненужных сведений и навыков, должны быть отменены.

Вопрос о сохранении классности или введения для шоферов разрядности (аналогично с производственными работниками), как предлагают некоторые читатели, требует дополнительного исследования, выходящего за рамки настоящей статьи. Беспорно лишь то, что для определения классности или разрядности основным критерием должен быть большой стаж безупречной работы с высокими производственными показателями, при наличии определенного общеобразовательного ценза и специальных знаний и навыков. Надбавка и заработок водителя за классность или разрядность не может являться поощрительной и снимается при низкой производительности труда, наличии серьезных аварий и наездов, при большом отставании шофера в познаниях автомобильной техники и эксплуатации автомобиля из-за неучастия в работе над повышением своей квалификации и т. п.

Обязательное школьно-курсовое обучение по официальной программе, связанное с получением классности или разрядности, если и целесообразно сохранить, то только в качестве одной ступени (для шоферов III класса со стажем не менее 2—3 лет). Эта программа должна помочь шоферу осмыслить в систематизированном виде опыт своей работы и получить знания, строго отобранные по принципу своей применимости и полезности в работе шофера.

А. КАРЯГИН.

ОТ РЕДАКЦИИ:

В настоящей статье, подводившей итоги нашей дискуссии, как и в помещенных в предыдущих номерах журнала, высказаны некоторые принципиальные мнения и предложения по вопросам подготовки и повышения квалификации шоферов.

Редакция полагает, что Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР после изучения и критического отбора наиболее ценных мнений и предложений внесет в существующую систему подготовки и переподготовки шоферов соответствующие коррективы, вызванные требованиями жизни и накопленной в этой области практикой.

МОТОЦИКЛЕТНОЕ

О дополнительных

соревнованиях в многодневке

За последние годы организаторы международных многодневных соревнований все чаще стали отходить от традиционной схемы многодневки, включавшей дорожные испытания и заключительную шоссейно-кольцевую гонку. Например, в трехдневном «Трансриком рейде», который ежегодно проводит Польский союз мотористов, шоссейно-кольцевая гонка заменена на классическую ездой — специальным соревнованием на мастерство вождения (суть его заключается в том, чтобы провести мотоцикл по сложному участку, не касаясь ногами земли).

В четырехдневке, ежегодно организуемой в ГДР, дорожные соревнования были усложнены участками классической езды, а вместо кольцевой гонки проводился так называемый «скоростной подъем».

Наконец, на самых крупных соревнованиях этого рода — XXV шестидневке ФИМ в Австрии — дорожный этап включал целый комплекс дополнительных состязаний: на разгон-торможение, скоростные подъемы и кроссы. При этом сохранялись и заключительная шоссейно-кольцевая гонка.

Такое усложнение многодневных соревнований, превращающее их, по сути дела, в мотоциклетное многоборье, преследует определенную цель — придать им более спортивный характер, повысить требования к мастерству участников. Разберем подробнее каждый из видов дополнительных соревнований.

«КЛАССИЧЕСКАЯ ЕЗДА»

Как мы уже сказали, классическая езда — это проверка мастерства вождения мотоцикла на труднопроходимых участках.

Для классической езды может быть выбран подъем и спуск со щебенчатых или травяных покрытиями и выступающими корнями деревьев, выходящее русло ручья, берег реки с каменистым и песчаным грунтом и т. п. Однако эти участки при всей их сложности не должны быть опасными, т. е. включать крутые обрывы, глубокие броды, трамплины. Длина участков классической езды в зависимости от их характера и рельефа может быть от 50 до 100 метров при ширине 2—4 метра (схема 1). Участок может состоять из двух отрезков по 30—50 метров, соединенных небольшой незачетной полосой. В этих случаях по решению организаторов соревнования отрезки рассматривают или как один общий участок, или как два отдельных.

Все участки классической езды обозначаются в маршрутных картах и размечаются на трассе. Разметка участка по ширине осуществляется специальными

цветными флажками или стойками, расставленными с интервалом 1,5—2 метра. Спортсмену разрешается остановиться перед участком для его осмотра, наблюдать, как преодолевают его другие гонщики.

Каждый такой участок обычно обслуживают три судьи — старший судья и секретарь находятся в конце участка и один судья в начале его. Остановившись несколько подробнее на организации судейства классической езды.

Оценивается здесь только качество езды без учета времени, затраченного на преодоление участка. Судьи для показа штрафных очков, начисляемых участникам за нарушения, имеют по две указки белого цвета с черными цифрами на них — 0 и 1; 5 и 10 (по одной цифре с каждой стороны).

Штрафные очки начисляются по следующей шкале:

- касание ногой земли один раз . . . 1;
- касание ногой земли более одного раза (два, три и т. д.) . . . 5;
- остановка на участке с касанием земли обеими ногами, падение, сход с мотоцикла и т. п. . . . 10.

В тот момент, когда спортсмен въезжает на участок (заднее колесо мотоцикла пересекло линию начала участка), судья подает сигнал старшему судье, поднимая указку с цифрой 0. Затем при каждом нарушении он показывает цифру, соответствующую количеству штрафных очков. Старший судья в начале дублирует своей указкой цифру, показанные первым судьей, а затем, по мере приближения гонщика, сам определяет и показывает начисляемые ему очки. После этого он быстро суммирует очки и при выезде спортсмена с участка показывает ему результат. Секретарь записывает это в протоколе.

ПОДЪЕМ НА ГОРУ И КРОСС

Эти соревнования относятся к скоростным, т. е. оценка результатов в них производится по времени, затраченному на прохождение трассы.

В этих соревнованиях применяется система зачета, по которой за лучшее время, показанное на участке в данном классе, спортсмену начисляется 360 положительных очков. Всем остальным участникам положительные очки определяются по формуле:

$$\frac{\text{лучшее время}}{\text{достигнутое время}} \times 360$$

В организации скоростных соревнований — подъемов и кроссов много общего. Поэтому их можно рассмотреть здесь вместе.

Трассы для подъема подбираются различной крутизны и протяженности. Они могут включать и горизонтальные отрезки. Желательно, чтобы участок скоростного подъема был частью общей трассы дорожных соревнований.

Грунт крутых подъемов должен обеспечивать хорошее сцепление с колесами мотоцикла. Подъемы же большой протяженности и небольшой крутизны могут иметь самый разнообразный покрытие. Крутизна подъема должна быть такой, чтобы опытный спортсмен мог преодолеть его, не сходя с мотоцикла. Длина участка скоростного подъема зависит от его крутизны и грунта, она может колебаться от 300—500 метров до 5—6 километров. Ширина трассы также не должна быть меньше 2 метров. Так, трасса скоростного подъема XXV шестидневки соревнований проходила по узкому, извилистому горному шоссе, круто поднимающемуся вверх. Покрытие его постепенно ухудшалось к вершине: на нем появлялись ухабы, выбоины, даже ханывы.

Трасса кроссового участка также должна быть частью трассы дорожных соревнований. На той же многодневке в Австрии тринадцатиклометровый кроссовый участок начинался на вершине горы высотой в 1100 метров, шел по грязной извилистой дороге, затем спускался в горную долину и оттуда поднимался вверх. Подъем проходил по грунтовой горной дороге и имел каменистое покрытие вперемежку с песком и глиной. Выступающие корни деревьев и большие валуны местами оставляли для проезда лишь узкую полосу. После подъема трасса снова уходила вниз по горно-лесным дорогам, а перед финишем опять устремлялась вверх.

Трасса кросса может быть линейной или кольцевой. Длина трассы не должна превышать 5—10 км при ширине не менее двух метров. Размечается она так же, как и трасса дорожных соревнований, но указатели устанавливаются чаще, дороги для постороннего движения перекрываются.

Охарактеризованные здесь трассы скоростных соревнований по своей сложности рассчитаны на сильнейших гонщиков. Задача организаторов многодневки заключается в том, чтобы подобрать такие трассы, которые соответствовали бы масштабу состязаний, спортивной классификации участников, состоянию машин и т. д. Очень сложная трасса может затянута соревнования, вызвать большой сход участников, слишком легкая — не позволит достаточно хорошо выявить мастерство гонщиков, снизит эффект многодневки.

Местонахождение скоростных участков указывается в схемах трассы. Старт скоростного участка располагается за пунктом КВ (по ходу движения) и допол-

МНОГОБОРЬЕ

В помощь участнику Спартакиады

нительно оборудуется, как это показано на схеме 2: наносится стартовая линия, устанавливается оборудование для хронометража и работы секретаря. В непосредственной близости от старта отводится место для мотоциклов участников.

В конце скоростного участка оборудуется финиш, который связан со стартом телефоном.

Участники стартуют группами. Старт дается с заводным двигателем. Хронометраж осуществляется любым методом с использованием радио или телефонной связи. На старте в контрольной карте спортсмена можно не делать никакой отметки, однако на финише судья

Участок «классической езды».



Схема 1.

обязан сделать соответствующую запись в контрольной карте участника. Время, затраченное на скоростной участок, нейтразуется и в основном графике дорожных соревнований не учитывается.

РАЗГОН-ТОРМОЖЕНИЕ

Этот вид соревнования также относится к скоростному. Участок для выполнения разгона-торможения (схема 3) выбирается на прямом отрезке шоссе с гладким бетонным или асфальтовым покрытием длиной 400—500 метров. Ширина участка ограничивается проезжей частью шоссе.

Старт и финиш обозначают хорошо видимыми линиями, тумбами или по-

Скоростной подъем на гору.



Схема 2.

лотником. Через каждые 100 метров по всему участку (на обочине) устанавливаются ярко окрашенные тумбочки (или флажки), которые служат ориентиром для участников.

К линии финиша примыкает зона остановки длиной 2 метра. Ее выделяют яркой краской и далее через каждый метр наносят линии, на концах которых ставят цифры от единицы до восьми.

Старт индивидуальный, с места и с заводным двигателем. Хронометраж — любой, обеспечивающий точность. В зависимости от способа хронометража изменяется количество и расположение судейского состава.

Участник должен по возможности в минимальное время преодолеть зачетный участок и остановить мотоцикл точно в двухметровой зоне.

Если участник показал лучшее время в своем классе и остановил мотоцикл точно в двухметровой зоне, он получает 360 положительных очков. Остальные результаты определяются по указанной выше формуле. При неточной остановке мотоцикла количество набранных участ-

ником очков (по формуле) уменьшается на два за каждый метр сверх разрешенной двухметровой зоны остановки.

Если мотоцикл остановлен на расстоянии более 10 метров от линии финиша, участнику прибавляют к показанному им времени 10 секунд (иными словами, это время ухудшается на 10 секунд).

* * *

В многодневные соревнования 1961 года, которые входят в программу Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, также включены дополнительные состязания: разгон-торможение, подъем на гору (скоростной подъем) и кросс. Организация их — дело не простое. Очень важно при этом, как уже указывалось, правильно выбрать трассу. Необходимо учитывать возможность привлечения зрителей. Поэтому лучше использовать трассы, расположенные в парках или пригородной зоне с хорошими подъездными путями, куда обычно приходит много людей.

В. ДРОБИЦКИЙ,
главный тренер ЦАМК СССР.

Участок «Разгон-торможение».

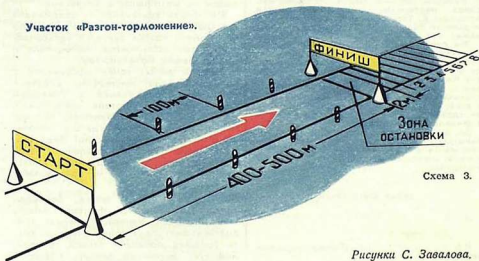


Схема 3.

Рисунки С. Завалова.

Весна в этом году наступила необычайно рано. И с ее приходом еще ярче сияющая огонь Спартакиады. Со всех районов страны идут в редакцию вести о соревнованиях мотоциклистов, автомобилистов, водномоторников.



ЮНОША ПОБЕЖДАЕТ МАСТЕРОВ

В первых числах апреля в Армении начались финалы районных спартакиад. Это событие было ознаменовано республиканским соревнованием по моторному спорту. В нем участвовали спортсмены Еревано, Ленинанага, Кированага и команда Советской Армии, выступавшие на мотоциклах различных классов: 125, 175, 350, 500 см³ и мотоциклах с колясками.

Жители Еревано не помнят случая, чтобы на трассе моторосса было так многолюдно, как в этот день. Трасса протяженностью 3 километра была довольно трудной, но интересной. Гонщикам предстояло преодолеть многочисленные подъемы, крутые спуски и повороты. На пути встречались борды и песчаные участки. Победители определялись по результатам двух заездов (нажды заезд — 7 кругов).

Первыми приняли старт машины класса до 350 см³. Здесь победу одержал мастер спорта дзасорафевец С. Григорян. Спортсмены патристического Общества добились победы и в других классах: на мотоциклах 175 см³ первенство завоевал Р. Назарян, 500 — В. Мелик-Степанян. Высокое мастерство продемонстрировали армейцы Е. Теллинги и В. Лашунян, выигравшие борьбу на мотоциклах с колясками.

Эти соревнования были примечательны тем, что в них наравне со взрослыми выступали юные гонщики. Вспомогательную победу в классе 125 см³ одержал юноша Борис Кираносян (Ереванский АМК). Он уверенно выиграл оба заезда, опередив нескольких мастеров спорта, выступавших в этом классе мотоциклов. Своей победой он сделал серьезную заявку на участие в финале спартакиады.

Да, в том-то и состоит значение спартакиады, что она выявляет новые спортивные таланты, способствует систематическим занятиям автоспортом нашу молодежь.

А. МУРАДЯН,
судья всесоюзной спартакиады.

Ереван.

На с ним же: Борис Кираносян после окончания заезда.

В ЮРЛЕ СОРЕВНУЮТСЯ АВТОМОБИЛИСТЫ

Жители районного центра Юрлы часто бывают свидетелями различных спортивных соревнований. Но таких, как эти, видеть им не доводилось. И 12 числа дня на стадионе выстроились не футболисты и не легкоатлеты, а водители автомобилей. Первые соревнования автомобилистов в районе вызвали большой интерес. Оноалось, что у водителей не меньше болельщиков, чем у местной футбольной команды. Столько зрителей давно не собиралось на местном стадионе.

В соревнованиях автомобилистов на мастерство вождения (они входили в зачет Спартакиады по техническим видам спорта) приняло участие 28 спортсменов, представлявших 6 первичных организаций ДОСААФ районного центра. Первым стартует шофер Юрлинского лесхоза П. Ведерников. Опытный водитель, он вначале показывает высокое мастерство, но затем терпит неудачу — сбивает флажок на «восьмерку» и неточно останавливает машину на линии финиша.

От души повеселился зритель над шофером К. Дергизлавым, который за сбитые

флажки получил 2900 штрафных очков. Неудача постигла и водителей из Юрлинского ремонтно-технической станции М. Штенникова и А. Чашина, также набравших большое количество штрафных очков.

В течение четырех часов зрители с неслабым интересом наблюдали за выступлением своих товарищей. Лучшие других готовились к первым соревнованиям спартакиады спортсмены первичных организаций лесхоза и РТС. Победителем в личномчете стал водитель В. Пикнуев, показавший лучшие результаты в мастерстве вождения. Районный комитет ДОСААФ вручил победителю ценные подарки и дипломы.

Первые автомобильные соревнования в Юрле пришлись по душе спортсменам и зрителям. И мы знаем, что за ними последует много таких же интересных состязаний.

В. МЕХАНОШИН.

Юрла, Пермская обл.

ЮБИЛЕЙНЫЙ

Первое воскресенье марта в Ленинграде — день большого моторного спорта. В этом году более 100 сильнейших спортсменов (из них 4 заслуженных мастера спорта и 66 мастеров спорта) из Москвы, Риги, Таллина, Львова, Ижевска, Коврова и Минска приехали в гости к ленинградцам для участия в пятнадцатом традиционном мотороссе.

Не по-зимнему жаркое солнце и дождь растопили остатки снега на междугородней трассе «Озерки». Пришлось зимой искать... снег. После долгих поисков в живописном пригородном парке «Осиновая Роща» была проложена трасса. Глубокие колеи, петляющие в туман снегу, круто взмывали вверх и вновь уходили в ложбину. Тяжелое испытание предстояло гонщикам и машинам.

В нынешнем году программа матча была расширена. Кроме машин классов до 125, 175 и 350 см³, стартовали мотоциклы с колясками.

Соревнования начались в субботу заездом на мотоциклах с колясками.

«Не будет зритель» — вспоминали мы слова скептиков, глядя на шоссе, по которому к трассе двигался несложный поток автомобилей, мотоциклов и просто пешеходов.

Зрители любят гонки мотоциклов с колясками, где мастерство водителя приносит победу только в сочетании с виртуозной «работой» колясочника. И вот на старте 15 экипажей. Москва, Львов, Ленинград... А где же мотоводы ирбитский и ижевский? Ведь они приглашены тоже. К сожалению, заводцы, выпускающие мотоциклы с колясками, не откликнулись на приглашение ленинградцев.

Взмах стартового флага. Вразвели моторы, взметнулись фонтаны талого снега и грязи. Началась тяжелая тридцатикилометровая гонка. Первые круги гонщики проходят тесной группой. Лидирует львовский экипаж мастеров

спорта Н. Евдоцкая и А. Банникова, но их постигает неудача. Из-за неисправности мотоцикла они вынуждены сделать остановку. Вперед вырываются столичный гонщик — заслуженный мастер спорта Е. Косматов с колясочником И. Холховым. Они и выигрывают заезд.

Мотоциклы М-61С ирбитского мотовода, на которых выступало большинство участников, с честью выдержали тяжелое испытание. Сошел только один экипаж из-за поломки заднего моста («дефект, еще часто встречающийся у ирбитских мотоциклов»).

На второй день, в воскресенье, соревнования начали спортсмены на мотоциклах до 125 см³. Ковров не выставил в этом классе ни одного спортсмена. Минчане стартовали на новых мотоциклах М-204, остальные участники — на К-125. Победу одержал ленинградский мастер спорта А. Сироткин, лидировавший весь заезд. Минчане выступили неудачно. Новая модель минских мотоциклов, да и сами спортсмены не выдержали испытания. Однако работники мотовода получили ценный опыт для доводки своих мотоциклов.

В заезде мотоциклов до 175 см³ приняли участие спортсмены Москвы, Коврова, Ленинграда. Ковровцы были на новых мотоциклах, которые оказались очень выносливыми. Все три ковровских спортсмена успешно закончили трудную 36-километровую дистанцию. Обладателем приза стал их представитель, чемпион РСФСР Б. Кузнецов. Лидировавший 11 кругов ленинградец Р. Дубов вынужден был в нескольких сотнях метров от финиша прекратить борьбу (вышел из строя магнет). По ленинградской традиции Р. Дубову вручены миниатюрные галоси — приз неудачнику соревнований.

Троизмом программы матча был, как всегда, заезд в классе 350 см³. В нем

ПО СТРАНЕ



У ВХОДА НА ВДНХ

Площадь перед Северным входом на Выставку достижений народного хозяйства в Москве уже давно облюбовали автомобилисты. Но, пожалуй, никогда она не была так «загружена», как в эти весенние дни. Тренеры и соревнования по

фигурному вождению проводятся здесь почти каждую субботу и воскресенье.

Очень интересно прошло первенство столицы, которое входит в программу Спартакиады по техническим видам спорта.

Судейская коллегия могла выбирать любой комплекс фигур, и она остановилась на несколько необычном варианте, что сильно сказалось на результатах. Без штрафных очков заминчив дистанцию только два спортсмена. Даже неоднократный победитель соревнований по фигурному вождению мастер спорта С. Тенишев был вынужден довольствоваться девятым местом.

Первое место (автомобили «Волга») занял мастер спорта В. Птушин, показавший абсолютное лучшее время — 175 секунд и закончивший дистанцию — без штрафных очков. В классе «Лобда» чемпионом Москвы стал спортсмен III разряда И. Владимиров. Оба водителя — члены общества «Спартак». В классе «Москвич» первенствовал В. Мартюк, член первичной организации ДОСААФ Московского автодорожного института.

В. ХВАТОВ,
мастер спорта.

У нас на
обложке



ПАРЕНЬ ИЗ ГАНЫ ЗА РУЛЕМ „ВОЛГИ“

Огусу Аджиману пришла в нашу страну из далекой Ганы, недавно ставшей на путь национальной независимости. В ноябре он переступил порог Университета Дружбы народов имени Патриса Лумумбы. Через несколько лет студент из Африки получит диплом врача и вернется к себе на родину.

Но при чем здесь автомобиль, в кабине которого будущий медик сфотографирован нашим корреспондентом? Вот что об этом говорит сам Огусу.

— По моему мнению, автомобиль для людей нашей профессии, особенно в условиях моей страны, не менее необходим, чем сумка с медикаментами и инструментарием. Врач всегда должен быть начеку. В любой момент его могут позвать к постели и вызвать к больному. Вот здесь-то и пригодятся навыки водителя.

Госпоство колонизаторов привело к тому, что в Гане сейчас мало врачей, гораздо меньше, чем это необходимо. Значит, каждому из нас придется, выезжая к пациенту, преодолевать большие расстояния. А ведь от того, насколько быстро мы сможем приехать к больному, зависит — вовремя ли будет оказана ему помощь, а в конечном счете, от этого нередко зависит жизнь человека.

Вот почему я убежден, что мне совершенно необходимо приобрести и еще одну специальность — специальность шофера. Учиться управлять автомобилем я начал еще у себя на родине. Но согласитесь, что умения водить машину еще далеко не достаточно. Необходимо знать, если так можно выразиться, и ее «состояние здоровья», с тем, чтобы она никогда не отказала в критический момент. Ведь если во время ночного выезда у моего автомобиля вдруг откажет мотор, то никто не сможет мне помочь.

Квалификацию шофера я тоже надеюсь получить в Советском Союзе — стране, в которой выпускаются такие чудесные автомобили, как эти «Волги».

А. БОБРОВ.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ

стартовали лучшие гошники. Большой интерес представляли и мотоцикли участники. Львовские спортсмены изменили конструкцию рамы и задней подвески своих машин. Укоротив мотоцикли, они достигли лучшей маневренности и уменьшения веса по сравнению с серийным ИЖ-57К, на котором выступало большинство участников.

С первых же метров начался упорная борьба. Лидеры менялись много раз. Чемпион СССР 1960 года в этом классе мотоциклов ленинградец А. Дежинов, проявив большую выносливость и мастерство, обошел всех и финишировал в отличном темпе. Показательно, что половину участников заезда он обошел на целый круг.

Командные призы во всех классах мотоциклов завоевала дружная команда спортсменов столицы, отлично подготовленная тренером Г. П. Фоминим. Особенно началась торжественное закрытие соревнований. Перед строем

В традиционном ленинградском моторкроссе впервые приняли старт мотоциклисты с колясками.

Фото А. ВОЯЧУКА.



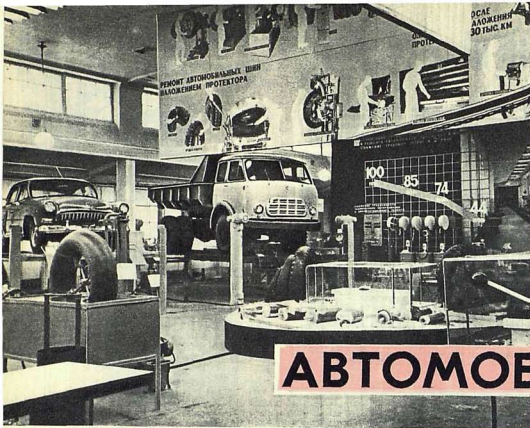
спортсменом спортивной общественности Ленинграда и гости чувствовали по случаю семидесятилетия главного судью соревнований, старейшего спортсмена-мотоциклиста Ленинграда, заслуженного мастера спорта, почетного судью всесоюзной категории Павла Петровича Воротилина. Юбиляру были преподнесены адреса и памятный подарок. Затем были вручены призы победителям.

Несколько слов о судействе. Протестов и заявлений в судейскую коллегию не поступало. Однако совещание судей с представителями было бурным и длительным. Причина — отсутствие правил проведения старта кросса с заведенными двигателями.

Действующими правилами соревнований 1957 года старт с заведенными двигателями на кроссе вообще не разрешен. В последнее время все старты крупных моторкроссов проводятся только с заведенными двигателями. Однако регламент действий судей и спортсменов в каждом городе различный, что затрудняет подготовку спортсменов и всегда вызывает бурные споры между судьями и представителями. На наш взгляд, новые правила или другой документ, трактующие вопросы старта с заведенными двигателями на кроссе, крайне необходимы.

В заключение хочется пожелать, чтобы в будущем году все мотозаводы, включая ирибский и киевский, приняли участие в традиционном ленинградском кроссе, продемонстрировали новую технику и мастерство своих спортсменов, чтобы рос и креп класс мотоциклов с колясками, столь любимый зрителями.

Н. КИСЕЛЕВ,
зам. главного судьи соревнований,
судья всесоюзной категории;
Г. КИСЕЛЕВА,
главный секретарь соревнований,
судья республиканской категории.



АВТОМОБИЛИ

...Медленно движется по пластинчатому конвейеру серебристая «Волга». Как только подходит она к застенчивой моечной установке, мгновенно «оживают» напорные щетки и, вращаясь, начинают пропаривать кузов, на который подается вода. Пыль и грязь удаляются не только с крыши и боковых поверхностей автомобиля, но и с его передней и задней частей, с днища, из-под крыльев. Вымытая «Волга» продолжает свой путь. Еще несколько метров, и конвейер подводит ее к мощным вентиляторам, охлаждающим кузов. Потребовалась всего минута, чтобы автомобиль был вымыт и высушен.

В этом могли убедиться посетители тематической выставки «Механизация технического обслуживания и ремонта автомобилей», организованной на территории ВДНХ.

Такую автоматическую поточную линию с программным управлением создал коллектив одной из московских автобаз. Рационализаторы усовершенствовали моечную установку ГАРФ-1110, используя достижения автоматизации и электроники и применив световую сигнализацию.

Поточный метод ежедневного обслуживания демонстрировался применительно не только к легковым, но и к грузовым автомобилям. Представление о нем можно было получить, наблюдая за действующим макетом автоматической линии, построенной в 3-м грузовом парке Ленинградского автоуправления. Всего на поточной линии 3 участка: предварительного обогрева, мойки (струйная установка с мажущимися форсунками) и сушки. Цепной конвейер посредством толпящей тележки, упирающейся в балку передней оси, перемещает автомобиль от поста к посту со скоростью 2—3 м/мин.

До последнего времени промышленность

не выпускала эффективных установок для механизированной мойки грузовых автомобилей. Теперь этот пробел восполнен. Бежецкий завод ГАРФ приступил к серийному производству установки модели 1114. Она состоит из двух арочных рам — для предварительного и окончательного обмыва, — начавшихся коллекторов с соплами, насосов производительностью 16—20 м³ воды в час, аппаратов управления.

А как быть небольшим автохозяйствам, кооперативным гаражам, где не нужны мощные моечные установки? Им преданы значены легкие передвижные насосные устройства для шанговой мойки автомобилей.

Разнообразна экспозиция приспособле-

еминка грузоподъемностью 7 т для грузовых автомобилей. Его особенность — применение асбестовых, асбестоцементных электродвигателей для подъёмного механизма кандала угловой стойки.

Менеезаметны обслуживание автомобилей на канавках было посвящено несколько экспонатов. Один из них — подъемник ГАРФ-434 грузоподъемностью 4 т, с его помощью автомобиль перемещают вверх на 600 мм. Подъемник может быть установлен под автомобилем в любом месте канавы.

Гидравлические двух- и шеститонные домкраты передвижные и комбинированные были выставлены в виде образцов серийной продукции.

Балка с двумя домкратами М-55 — вот что представляет собой тележка модели 455 для вывешивания передней оси автомобиля на смотровой канаве. Интересно по замыслу и исполнению тележка для снятия и установки рессор, изготовленная в авторесте № 1 автоуправления Сталинского совнархоза. Это — домкрат с системой рычагов, он весьма эффективен в работе.

Запорные автотранспортники изготовили простое приспособление для снятия и установки коробов передач при обслуживании автомобилей на канаве. Оно может перемещаться в продольном и поперечном направлении. Привод его —

механический, рычажный. Продолжительность подъема коробки 75 сек, время опускания — 45 сек.

Действующие макеты позволили ознакомиться с устройством и работой поточных линий Т0-1 и Т0-2 в автобазе. Высокой оценки заслуживает организация обслуживания «Волги» в 6-м таксомоторном парке Москвы (с поперечным перемещением машины на конвейере). Достоинство этого метода в том, что при необходимости (например, если обнаружена неисправность машины на конвейере) автомобиль с любого поста, не нарушая ритма потока. На Т0-2 одной машины здесь обслуживают одновременно несколько как в других автохозяйствах на это уходит целый день.

Интересно самоочисточно-заправочное оборудование: топливно- и маслораздаточные колонны, солидолонагнетатели разных типов, установки для промывки картеров, бак для заполнения тормозной системы тормозной жидкостью и т. д.

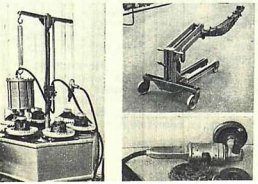
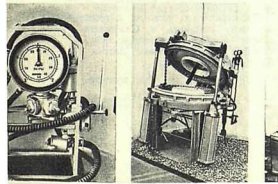
ОБСЛУЖИВАНИЕ

ний для подъема автомобилей, снятия, установки и транспортировки агрегатов. Очень удобен четырехручьевый электромеханический подъемник для автомобилей весом до 3 т, выпускаемый Грозненским заводом ГАРФ. Это — платформа, состоящая из двух поперечных и соединенных лонжеронами. Под ней человек может работать в полный рост, причем открываешь доступ к любому месту низа автомобиля. Подъем платформы с установленным на ней автомобилем на 1500 мм занимает немногим больше минуты.

Посетители выставки увидели в действии и опытный образец подобного подъ-

Установка ГАРФ-359 позволяет на одном посту заправлять автомобиль автолитом, индустриальным маслом, колесной барабаном с самонаматывающимися шанганами, три пневматических насоса, счетчик жидкости входит в ее комплект.

Коллектив Кировской автобазы Маковского автореста соорудил механизированную бензомаслозадаточную станцию с дистанционным управлением. Благодаря применению электромеханического двигателя заправка автомобиль маслом почти не требует применения ручного труда. Водитель, приехавший на заправку, должен присесть в кресло, встать в масляную горловину двигателя, набрать



С л е в а н а п р а в о: переносная топливозаправочная колонка; колесный вакуумкран для наложения протектора на изношенные шины; стенд для сборки и разборки дифференциалов, оснащенный пневмоинструментом; тележка для снятия, установки и перевозки рессор; машина для полировки кузовов легковых автомобилей.

на диске дозатора цифру, соответствующую необходимому количеству масла, и нажать на кнопку магнитного пускателя. Высокопроизводительная автоматизированная топливозаправочная станция смонтирована в Минске. На выставке представлен ее макет. Станция способна одновременно б автомобиль бензином и один дизельным топливом. После заполнения баков сработавший пульт выдает электрическая система отключения подачи горючего.

Снятый завод необходим в гаражах. Вот почему те, кто ходил на выставку, заинтересовались новинкой — компрессором ГАР-101 с автоматическим управлением. Специальные автоматизмы включают и выключают электродвигатель по мере расхода воздуха в ресивере, сливают конденсат, останавливают компрессор при неисправности системы его смазки.

Без проверки технического состояния узлов и агрегатов нельзя точно определить исправен ли автомобиль, можно ли его эксплуатировать. Отсюда, что среди экспонатов выставки видное место было отведено контрольно-регулирующему оборудованию. Вот, например, оптический стенд ГАР-1119 для проверки и регулировки углов установки колес легковых автомобилей. При измерении развала и схождения колес на диске исключаются искривления, которые могут возникнуть из-за погнутости дисков или деформации шин. Точность измерения $\pm 10'$. Проверка углов установки колес, как и этим могли убедиться энтузиасты, занимает всего 15—18 мин.

Управление танкомоторной трансформатора Москва показало стенд для проверки тормозов «Волги», «Победы», «Москвича». Он позволяет контролировать тормоза любого колеса отдельно, не разбирая тормозную систему.

Для проверки эффективности действия тормозов служит десперометр НИИАТ-571. Пользуясь им, определяют исправность тормозов по величине замедления при торможении автомобиля.

Вряд ли надо говорить о преимуществах, которые дает применение приборов для проверки агрегатов и узлов без разборки и снятия их с автомобиля. Серия таких устройств разработана НИИАТ. Их будут выпускать заводы гаражного оборудования. На выставке демонстрировались приборы для определения технического состояния цилиндров-поршневой группы двигателя, рулевого управления, переднего моста.

Новгородский завод ГАРо экспонировал разнообразные приспособления для контроля, регулировки и ремонта электрооборудования. Если вам надо проверить генератор, стартер, реле-регулятор, аккумулятор, катушку зажигания, конденсатор, прерыватель без снятия их с автомобиля, можно использовать портативный переносный прибор. Он прост, надежен, удобен.

Девиз выставки — «Облегчение труда, повышение его производительности, улучшение качества» — нашел яркое выражение в разделе, посвященном автомобильному делу. Комплект приспособлений для правки кузовов, 10-, 20- и 40-тонные гидравлические прессы, различные станки, переносные установки для расточки цилиндров, втулок распределительного вала, головок шатунов, риктовки ресспор, пневматическая машина для притирки клапанов — вот далеко не полный перечень экспонатов. К нему можно добавить станки с пневматическими тисками, станды для разборки и сборки двигателя, мостов, коробок передач, сцепления.

Специальный участок отведен новым прогрессивным технологическим процессам в авторемонтном производстве. Боль-

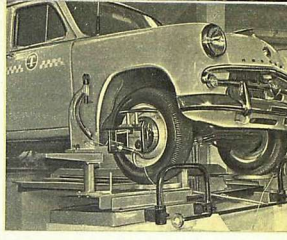
шью экономно дает приклеива тормозных накладок и фрикционных колец дисков сцепления клеем ВС-10Т вместо приклеивания. Демонстрировалась вся оснастка, необходимая для внедрения этого способа. При устранении вмятин на кузове и опрессовке легковых автомобилей газопламенным напыливанием пластмассовыми порошками не требуется дорогих пневмоавтоматических приспособлений. Типичен метод заделки трещин в блоках, головках цилиндров двигателей, картелях, бензобаках эпоксидными смолами. По сравнению со сваркой он повышает производительность труда в 2—3 раза, стелды ГАРо для монтажа и демонтажа станков, они компактные, простые, надежные. Пользуясь ими, можно перемонтировать покрышку за несколько минут. Для устранения статического и динамического балансировки колес легковых автомобилей особенно необходимо сейчас, когда возросли скорости движения. Он обеспечивает высокую точность балансировки посредством свинцовых грузиков.

Середина выставочного зала была отдалена шпинделями. Раздел шинномонтажного оборудования насчитывал несколько экспонатов. Это прежде всего — станды ГАРо для монтажа и демонтажа шин. Они компактные, простые, надежные. Пользуясь ими, можно перемонтировать покрышку за несколько минут. Для устранения статического и динамического балансировки колес легковых автомобилей особенно необходимо сейчас, когда возросли скорости движения. Он обеспечивает высокую точность балансировки посредством свинцовых грузиков.

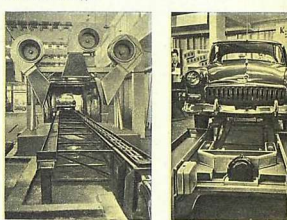
Тут же можно было получить представление о таких технологических процессах, как устранение местных повреждений покрышек методом шпринцевания, двухсторонняя вулканизация, наложение новой боковой дорожки в бандажных электровулканизаторах, восстановление шин наложением протектора. Электровулканизационный аппарат ГАР-6134 удобно использовать в гараже при ремонте покрышек легковых автомобилей и камер всех размеров. Такой же аппарат модели 6140 предназначен для восстановления шин грузовых автомобилей.

Ряд интересных работ показал экспериментальный шиноремонтный завод НИИАТа. Им модернизирован, например, вулканизатор ВП-2, благодаря чему время вулканизации снизилось с 4 до 1,5 часа. Оригинален станок для срезаания краев манжет. Заслуживают упоминания установки для мойки покрышек, пневматический и электромагнитные расширяющие ригели, шероховальные устройства, установка для нанесения клея методом пульверизации, станок для прикатывания протекторных лент, вулканизационные плиты и т. д. Демонстрировались и контрольные приборы: электрический валагмер и ультразвуковой дефектоскоп.

И еще один экспонат, хотя и не совсем соответствующий тематике выставки, но представляющий интерес. Речь идет о фонаре-мигалке НИИАТа. Допустим, вам пришлось остановить автомобиль ночью на дороге для устранения неисправности. Так вот, чтобы на вас не наскочил другой автомобиль, рядом устанавливают фонарь, который непрерывно мигает. Этот автомат-прерыватель выполнен на полупроводниках с фотоспортанием. Он может работать без подзарядки 100 часов.

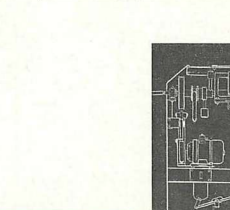


Проверка углов установки колес на оптическом стенде.



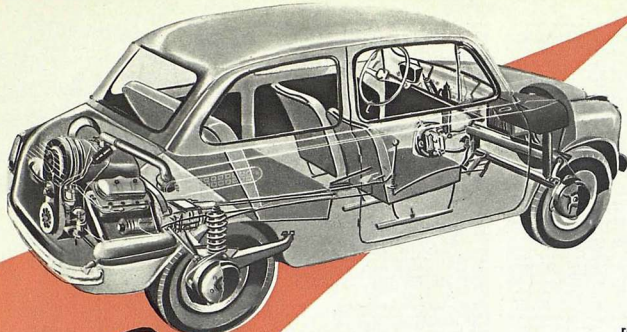
Автоматическая поточная линия обслуживания легковых автомобилей (слева) и стенд для проверки тормозов.

Вставка являлась своеобразным отчетом автотранспортников о выполнении решения XXI съезда КПСС, июньского (1959 г.) и июльского (1960 г.) пленумов ЦК в части технического прогресса, показала, с чем идут они навстречу XXII съезду партии. Значение ее трудно переоценить. В выставке участвовало более 70 предприятий, организаций, институтов. Тысячи инженеров, техников, рабочих, водителей приехали сюда со всех концов страны. Энтузиасты посещали семинары, слушали лекции специалистов, обменивались опытом. Затем состоялась конференция, которая подвела итоги работы выставки. Это был деловой, непринятый разговор о производстве гаражного оборудования, о техническом прогрессе на автомобильном транспорте.



СТАНДОК ДЛЯ БАЛАНСировКИ КОЛЕС ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ / Москва 191 / ИСТОРИКО-МЕТОДИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА ДИДАКТИКИ / СТРАНА ОБРАЗОВАНИЯ

МЕТАЛЛОПРАВОУЩАЯ МАШИНА КОЛЕСА НАПРАВЛЕНИЯ 200-800 мм РАДИУСОВ 20- ПАРАЛЛЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ ТО... МЕТОДИЧЕСКАЯ СТРАНА 114-46



Ю. Н. СОРОЧКИН,
главный конструктор
Запорожского автозавода «Коммунар»

Серийный "Запорожец"

На улицах городов и дорогах нашей страны появились микролитражные автомобили «Запорожец». Это уже не опытные образцы, об устройстве и испытаниях которых так много писали газеты и журналы, а серийные машины, сотни которых уже вышли за ворота Запорожского завода «Коммунар».

Что же представляет собой серийный «Запорожец» в современном исполнении?

Особенностью компоновки автомобиля является расположение двигателя воздушного охлаждения в заднем отсеке кузова, впервые примененное в Советском Союзе для легковых автомобилей. Объединение двигателя, сцепления, коробки передач и главной передачи в одном силовом агрегате позволило компактно разместить их, создать необходимый комфорт в пассажирском помещении. Благодаря этому удалось получить относительно большие углы свеса, правильно распределить вес по осям и тем самым обеспечить вполне удовлетворительную проходимость автомобиля.

Мы не останавливаемся на конструкции двигателя, описание которого было дано в № 3 журнала «За рулем» за 1960 год. Хотелось бы только обратить внимание читателей на показатели мощности и крутящего момента. Многие автомобилисты, основываясь на опыте эксплуатации автомобиля «Москвич-401», выражали сомнение в том, что «Запоро-

жец» с 20-сильным двигателем будет обладать хорошей динамикой. Они даже предлагали повысить его мощность. Однако в этом нет необходимости. И вот почему. Фактически мощность двигателя «Запорожец» названа здесь с учетом потерь, вызываемых такими потребителями, как вентилятор воздушного охлаждения, воздухоочиститель, глушители, и является, по существу, мощностью, подаваемой на полуоси. Кроме того, четырехступенчатая коробка передач позволяет приспособляемость двигателя к дорожным условиям и позволяет ему работать на оптимальных режимах. Наконец, значительно меньший вес «Запорожца» по сравнению с «Москвичом-401» (почти на 200 кг) — также немаловажный фактор улучшения динамических качеств автомобиля.

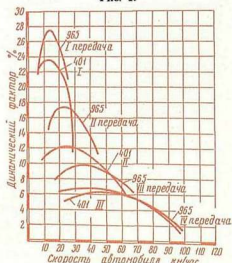
Приведенные на рис. 1 кривые динамического фактора «Москвича-401» и «Запорожца» показывают, что на высших передачах он почти одинаков у обеих автомобилей. Но нельзя забывать, что у «Запорожца» четвертая передача повышающая. Основная же рабочая передача — третья, при движении на которой динамический фактор примерно на 50% больше, чем на третьей передаче автомобиля «Москвич-401».

Конструкция V-образного двигателя позволяет форсировать его без значительных переделок. Однако в этом нет особой надобности. Наоборот, благодаря

некоторому снижению удельных показателей удалось повысить долговечность двигателя. О ней можно судить по числу оборотов коленчатого вала на 1 км пути и по средней скорости поршня. У «Запорожца» первый показатель составляет 2800 об/мин, а второй — 7,33 м/сек, тогда как у зарубежных автомобилей они соответственно равны 3000 об/мин и 8—10 м/сек.

Двигатель автомобиля «Запорожец»

Рис. 1.



позволяет развить скорости движения более высокие, чем предусмотрено технической характеристикой. Но в этом случае нужно остерегаться его перегрева. Для контроля за температурой масла в комбинации приборов включена контрольная лампочка. Она загорается, когда температура масла достигает 110° . Поскольку температурная напряженность при воздушном охлаждении несколько больше, чем при водяном, в двигателе «Запорожец» рекомендуется заливать дизельное масло: летом ДП-11 с присадкой ЦИАТИМ-339, а зимой ДП-11 с присадкой ВНИИП-350 или 361.

В системе питания применен новый карбюратор К-123 с падающим потоком. Созданный коллективом Ленкарза в содружестве с ЦНИИТА, он, однако, не полностью удовлетворяет предъявляемым к нему требованиям. Конструкция его нуждается в доработке. В дальнейшем, возможно, придется разработать специальный малогабаритный карбюратор.

На автомобиле применено однодисковое, сухое сцепление с рычажно-тросовым приводом.

предлагают перенести рычаг управления коробкой на рулевую колонку. Делать это, по нашему мнению, нецелесообразно. Установка рычага переключения на руле при заднем расположении двигателя вызвала бы значительное усложнение привода и вместе с тем не дала бы преимуществ в размещении пассажиров.

Главная передача, смонтированная в общей с коробкой передач картер, состоит из пары конических шестерен со спиральными зубьями и имеет передаточное число 5,12. Силовой агрегат расположен в задней части автомобиля так, что ось полусосевых шестерен конического двухвалитного дифференциала совпадает с осью задних колес. Крутящий момент передается на них полностью разгруженными полуосями. Последние через карданные шарниры соединяются со ступицами колес. Передача толкающих усилий и восприятие реактивного момента осуществляется рычагами задней подвески.

На рисунках 2, 3, 4, представлены конструкции подвески, полуоси и ступицы заднего колеса.

Задняя подвеска независимая, состоит

состоит от нагрузки. Специально подобранная жесткость пружин подвески обеспечивает развал, равный 0° при полной статической нагрузке. Если он становится отрицательным и достигает 3° , надо отрегулировать его. Иначе автомобиль будет терять устойчивость, что может привести к аварии.

На рис. 5 показана передняя ось в сборе с независимой рычажной подвеской. В качестве упругого элемента применены пластинчатые торсионы, работающие совместно с гидравлическими амортизаторами. Передний мост состоит из двух соединенных между собой цельнотянутых труб, с помощью которых он крепится непосредственно к кузову.

Торсионы вставлены в трубы, в середине они фиксируются втулками с квадратными отверстиями и зажимаются стопорными болтами. Они соединяют правые и левые рычаги подвески. Последние имеют выгнутые заодно с ними цапфы длиной 150 мм, которые качаются в пластмассовых подшипниках труб кузова. Квадратные отверстия цапф рычагов вставляются торсионы и зажимаются специальными стопорными болтами. Поворотный кулак колеса соединен шкворнем со стойкой, которая двумя пальцами крепится к продольным рычагам. Между верхним и нижним рычагом подвески установлен резиновый ограничитель хода колеса вверх и вниз.

К верхним продольным рычагам крепятся гидравлические амортизаторы телескопического типа, двухстороннего действия. Они в значительной мере унифицированы с амортизаторами автомобиля «Москвич». Конструкции передних и задних амортизаторов одинаковы. Различие между ними заключается лишь в характеристике клапана сжатия и отдачи и способе крепления нижнего конца переднего амортизатора.

Рулевой механизм, состоящий из глобального червяка и двойного ролика, имеет передаточное отношение 17:1 и унифицирован с рулевым механизмом автомобиля «Москвич-407».

В рулевой привод входят разрезная поперечная тяга и рычаги рулевой трапеции. Особенно широким рычагам крепятся пластмассовые втулки, не требующие смазки в процессе эксплуатации.

Автомобиль «Запорожец» оборудован ножным тормозом колодочного типа с гидравлическим приводом на все четыре колеса. Для затормаживания на стоянке служит ручная тормоз с механическим тросовым приводом, действующим на задние колеса. Тормозные накладки выполнены из абстакучковой массы и приклеены к колодкам специальным клеем ВС-10Т.

Тормозные барабаны изготовлены из перлитного ковкого чугуна, что позволяет отливать заодно с ними ступицы передних колес.

Рис. 5. Передняя ось в сборе с независимой рычажной подвеской.

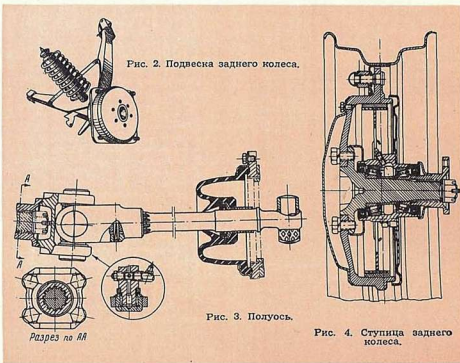
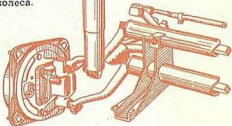


Рис. 2. Подвеска заднего колеса.

Рис. 3. Полуось.

Рис. 4. Ступица заднего колеса.

Коробка передач — четырехступенчатая, трехходовая. Шестерни всех передач, за исключением первой, — косозубые, снабжены синхронизаторами. Передаточные числа: первой передачи — 3,83, второй — 2,29, третьей — 1,39, четвертой — 0,96, заднего хода — 4,75.

Хорошо подобранные передаточные числа позволяют автомобилю легко преодолевать подъемы, а также обеспечивают хороший разгон. Это подтверждают результаты длительных и разносторонних ведомственных испытаний. Так у трех автомобилей, испытывавшихся в горах Крылья, средняя скорость движения составила 42,9 км/час.

Передачи переключаются качающимися рычагом (через продольную тягу), расположенным на тоннеле пола справа от водителя. Некоторые автомобилисты

из треугольных рычагов, ушки их соединены с кронштейнами кузова болтами с самоконтрящимися гайками и резиновыми сайлент-блоками. В качестве упругого элемента применены витые цилиндрические пружины, работающие совместно с гидравлическими амортизаторами.

Для ограничения хода колес вверх на рычаге установлен резиновый буфер сжатия. Ход колеса вниз ограничивается амортизатором. Схождение задних колес определяется размерами входящих в узел деталей и устанавливается на заводе. В процессе эксплуатации его можно регулировать в незначительных пределах. Оптимальная величина угла схождения при максимальной нагрузке 0° — 10° .

Необходимо также следить за развалом задних колес, меняющимся в зави-



Рис. 6. Передняя панель.

**ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
АВТОМОБИЛЯ «ЗАПОРОЖЕЦ»**

Вес автомобиля:

сухой (без отопительной установки)	600 кг
в снаряженном состоянии без нагрузки	660 кг
в снаряженном состоянии с полной нагрузкой	960 кг (40% на переднюю и 60% на заднюю ось)

Габаритные размеры:

длина	3330 мм
ширина	1395 мм
высота (без нагрузки)	1450 мм
база	2023 мм

Колеса:

передний колес (по грунту)	1144 мм
задний колес (при полной статической нагрузке)	1160 мм
Дорожный просвет (под крыльями и передней повеской) при полной нагрузке	175 мм
Наименьший радиус поворота	5 м

Углы свеса (с полной нагрузкой):

передний	36°
задний	25°

Наибольшая скорость на горизонтальном участке ровного сухого шоссе при полной нагрузке
Применяемое топливо

80 км/час	бензин А-74
или А-72	

Расход топлива (контрольный)

5,5 л/100 км

Поршень главного тормозного цилиндра, расположенного в передней части кузова над педалями тормоза и сцепления, имеет безрегулируемый привод. Это упрощает обслуживание тормозной системы.

Шины — бескамерные, низкого давления, размером 5,20—13. На некоторых автомобилях первого выпуска установлены шины с камерами.

Электрооборудование автомобиля выполнено по однопроводной схеме. Минусовая клемма аккумуляторной батареи емкостью 42 а.ч. соединена с массой. Номинальное напряжение в системе 12 в. Мощность генератора 160 вт.

На автомобиле установлены фары с двухнитевыми лампами дальнего и ближнего света, подфарники и задние фонари с указателями поворотов.

На передней панели (рис. 6) слева расположены приборы. Здесь смонтированы спидометр, указатель уровня топлива, указатель света фар и контрольные лампы температуры и давления масла в двигателе. В центре панели находится замок зажигания, центральный переключатель света, выключатели стеклоочи-

стеля и указателя поворотов. В правую ее часть вынесены выключатель отопителя и лампочки, сигнализирующие о его заряде и работе. Такое размещение приборов и рукояток управления не загромождает панель и облегчает пользование ими.

Цельнометаллический кузов «Запорожца» — несущей конструкции. Двухдверная схема повышает общую жесткость кузова. У нее есть и еще одно достоинство. При четырехдверной схеме (2 двери с каждой стороны), если общие габариты автомобиля незначительны, трудно обеспечить такую ширину дверных проемов, чтобы автомобили могли пользоваться ими с большими ногами. Это необходимо было учитывать при выборе конструкции, так как не менее 20% всех автомобилей выпускается с ручным управлением.

Навеска двери на заднюю сторону вызывает некоторые споры. Естественно, открывать дверь против хода более опасно, чем по ходу движения. Поэтому необходимо тщательно закрывать их, а также следить за исправностью дверных замков и защелок. Но зато такая схема улучшает вход в автомобиль. В передней части кузова (рис. 7) находится багажное отделение, а также топливный бак, аккумуляторная батарея и запасное колесо. Дополнительное место для багажа предусмотрено за спинкой заднего сиденья.

В пассажирском помещении размещены сиденья для четырех человек. Передние раздельные сиденья регулируются по длине. Для прохода в заднюю часть пассажирского помещения они откидываются вперед. Заднее сиденье — общее, двухместное. Его спинка также может откидываться вперед, что позволяет разместить дополнительное количество багажа, когда нет пассажира.

Ветровое стекло автомобиля помимо электрического стеклоочистителя снабжено омывателем.

Поворотные форточки и опускающиеся дверные окна обеспечивают хорошую вентиляцию пассажирского отделения. Кузов обогревается отопителем, установленным в моторном отсеке. Он может быть использован и для подогрева двигателя перед пуском в зимнее время. Отопитель расходует 0,25 л бензина в час. Вакuum питания емкостью примерно 1 л также расположен в моторном отсеке и может наполняться вручную с помощью бензонасоса двигателя. В верхней части бачка впаина дренажная трубка, появление бензина в которой свидетельствует о том, что он заполнен и что необходимо перекрыть кран. Если этого не сделать, бензин начнет вырываться в моторотсек и может произойти пожар. Не рекомендуется пользоваться отопителем на стоянках более 30 минут. Это может привести к разрядке аккумуляторной батареи.

Коллективы Запорожского автомобильного и Львовского моторного заводов в содружестве с Научным автомобильным и моторным институтом (НАМИ) много сделали для доводки конструкции микролитражного автомобиля по результатам его межведомственных испытаний. Но основную оценку мы ждем от потребителей, замечания и пожелания которых помогут автомобилестроителям сделать советский микроавтомобиль лучшим в своем классе.

Рис. 7. Багажник автомобиля.



ЛОДКА НА КОЛЕСАХ

Лодка и колеса — такое сочетание вызовет, возможно, недоумение читателей. Как будет вести себя такая лодка на воде? Для чего нужны колеса? Оказывается, на них лодка передвигается только по суше. При спуске на воду их вместе с поддерживающими стойками снимают и укладывают внутрь лодки (или поворачивают и укрепляют вдоль кузова).

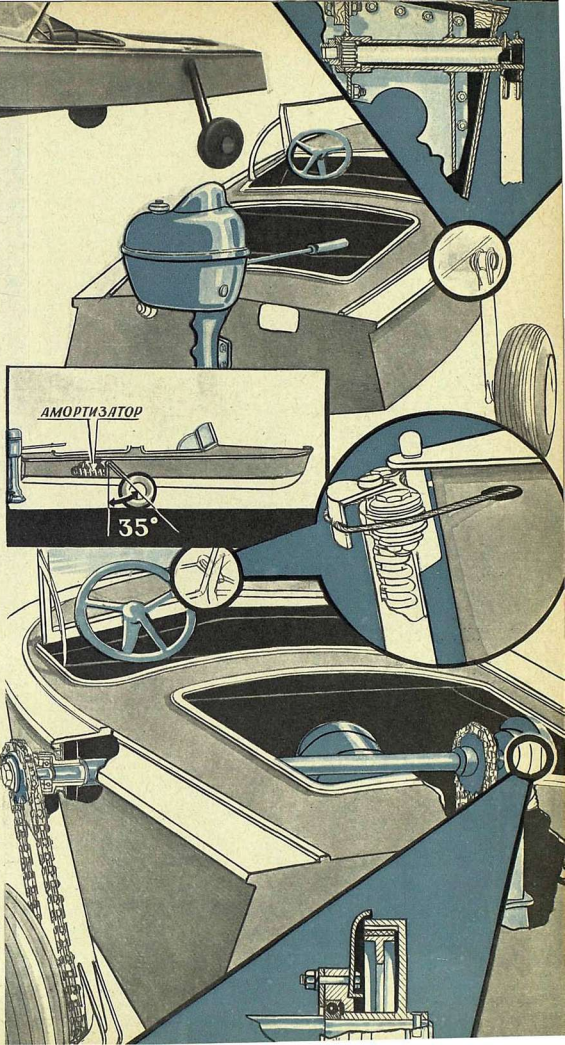
Эту конструкцию разработал инженер А. Обухович. Она может быть решена в двух вариантах: для ручной перевозки и самоходного передвижения.

В первом случае лодка транспортируется на двух колесах. Оси их стоек вставляются в металлические кронштейны. Они крепятся болтами к шпангоуту, который находится примерно в центре тяжести лодки — немного ближе к ее концу (см. схему).

Колеса могут быть различной конструкции, однако желательно — баллонного типа, они более удобны в условиях мокрого грунта.

При самоходном передвижении впереди устанавливается еще одно колесо с тросовым управлением непосредственно от рулевой колонки. Привод на задние колеса осуществляется от одноцилиндрового мотоциклетного двигателя объемом 125 см³ и мощностью 4,25 л. с. Двигатель имеет принудительное воздушное охлаждение. При движении по суше лодка развивает скорости 10, 20 и 30 километров в час, на воде — в зависимости от мощности двигателя.

Рисунки Г. Возлиского.



ПОКОРИТЕЛИ КАРАКУМО

Прошлое этих мест печально и уныло. От палящего зноя пересыхали немногочисленные реки. Гибли оазисы и богатые некогда города. Их развалины до сих пор можно встретить в песчаном океане. Будущее тоже не сулило радости. В силах ли человек одолеть Черные пески, напоить их? Ведь в пустыне родит не земля, а вода. Мечты о большой воде порождали легенды, сказания.

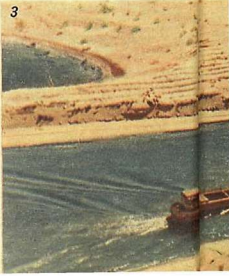
В Каракумах появились советские люди, вооруженные современной техникой, и повели планомерное наступление на пустынные земли. Первую очередь Каракумского канала начали сооружать в 1956 году. Вглубь песков двинулись отряды шоферов, трактористов, скреперистов, бульдозеристов, экскаваторщиков. За четыре года они создали искусственную реку длиной 395 километров.

Новый штурм Каракумов был предпринят прошлой весной. 240 автомобилей, 200 бульдозеров, 50 скреперов, 20 экскаваторов, тракторы и другие машины пробивали сквозь барханы и такыры русло второй очереди канала.

Жара доходила до 46 градусов в тени, а тень сыскасть в пустыне мудрено. Наградой для строителей был глоток теплой воды, которую издалека доставляли шоферы.

Настал день, когда срыли перемычку, отделявшую еще сухое русло от уже заполненного. Зеленоватые воды Аму-Дарьи, устремившись в выемку, продвинулись еще на 139 километров. Это произошло незадолго до наступления зимы. А совсем недавно началось сооружение третьей очереди гигантской искусственной реки. Ее называют в Туркмении рекой счастья. Обильные воды Каракумского канала превращают некогда мертвые земли в цветущий сад. Народные легенды и сказания становятся советской былью.

Бульдозер — главное оружие тружеников пустыни. Так выглядит с самолета один из участков стройки.



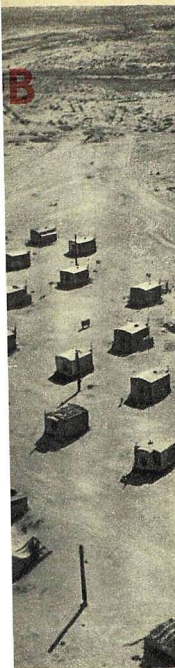
1. Умелые мотоциклисты, хотя с трудом, но ездят по пескам на мотоциклах.

2. Вездеход в пустыне — самый быстрый и надежный вид транспорта.

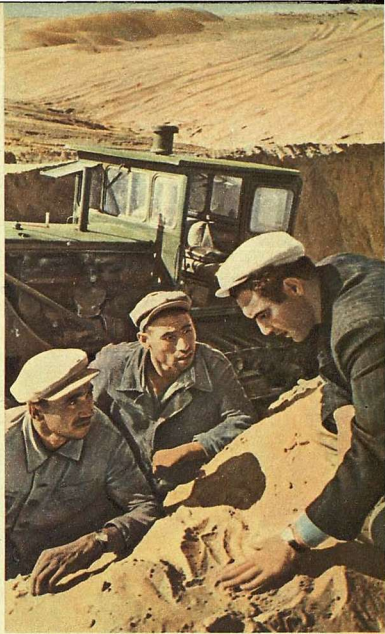
3. Легенда стала явью. Вглубь пустыни плывут корабли.

4. «Москва» — так назвали один из совхозов, возникших в зоне русла новой водной артерии. В нем уже собирают богатые урожаи различных культур.

Н. БОБРОВ, М. ГРАЧЕВ.



Шофер Григорий Кобза — рядовой армии строителей. И биография его обычна: курсы водителей в одной из организаций ДОСААФ Каменец-Подольска, сержант — в армии, снова курсы — для повышения классности, а потом — бетон, бетон и бетон для канала.



Парусиновый городок строителей. Здесь и библиотека, и душ, и столовая, и клуб, и медицинский пункт. А с «большой землей» их связывает радио и, конечно, автомобили.

В центре — номсомолец Аман Курраев. Закончив десятилетку, он пришел на строительство и приобрел специальность экскаваторщика.

Справа — бульдозеристы Какабай Влшимов и Какабай Аннамухамедов получают задание от механика Владимира Саакова. Все они — ветераны стройки.

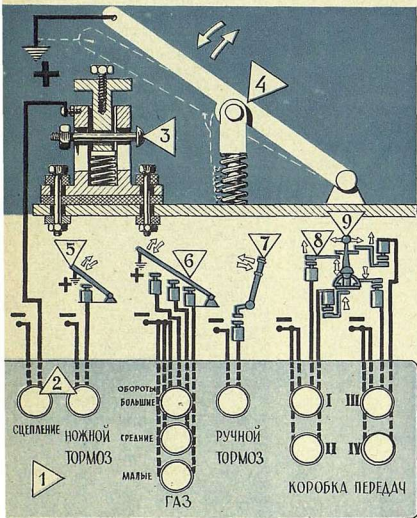


УЧЕБНЫЙ

Рисунки Г. Возлянского.

АВТОМОБИЛЬ—

ТРЕНАЖЕР



На начальных этапах овладения навыками управления автомобилем курсант обычно допускает много ошибок. Они вредно отражаются на материальной части учебного автомобиля, а иногда вызывают даже поломку его узлов и деталей. Поэтому такие занятия, как правило, проводят не на самих автомобилях, а на тренажерах.

Тренажеры, используемые автошколами в настоящее время, страдают одним весьма существенным недостатком — они не воспроизводят действительную дорожную обстановку. А ведь в основном она и определяет выбор и порядок тех или иных приемов управления автомобилем.

Нам удалось устранить этот недостаток, создав учебный автомобиль-тренажер (см. фото).

Для этого в автомобиле ГАЗ-51 мы удлинили кабину с таким расчетом, чтобы в ней можно было установить второй ряд сидений. Для лучшей видимости они подняты на 15—20 см относительно первого. Перед ним смонтированы два тренажерных управления.

В тренажерное управление входит все, что имеется на рабочем месте шофера: рулевое колесо с колонной, щиток приборов, педали сцепления, тормоза, стартера и управления дроссельной заслонкой, рычаги ручного тормоза и переключения коробки передач. Контрольно-измерительные приборы включены в цепь и являются действующими. Механизмы тренажерного управления имеют нагруженные пружинные устройства и при работе требуют таких же усилий, как и в реальной обстановке.

На контрольном щитке 1, установленном перед инструктором, имеются лампочки 2, которые загораются при включении того или иного органа тренажерного управления. Автоматическое включение лампочек происходит следующим образом. Тотновый провод (плюсовой) поведен и изолированному от массы контактному устройству 3. При работе сцепления контактное устройство через педаль 4 соединяется с массой, замыкая электрическую цепь. Головка контактного устройства благодаря пружине перемещается перпендикулярно площадке педали, что обеспечивает плотный контакт и не нарушает ее работу. В головке контактного устройства имеется регулировочный болт, которым можно устанавливать момент контакта устройства с педалью. Подобным образом работает и педаль тормоза 5. Три контактных устройства под педалью газа 6 отрегулированы таким образом, что при положении педали, соответствующем малым оборотам коленчатого вала, на контрольном щитке горит только одна лампочка. При дальнейшем перемещении педали (средние обороты) она достигает второго контактного устройства — и на контрольном щитке загорается вторая лампочка. На максимальных оборотах горят все три лампочки.

При помощи подобных контактных устройств, приводимых в действие полузатонами крышки коробки передач 8 и рычагом переключения 9, загораются лампочки, сигнализирующие о включении определенной передачи. Рычаг ручного тормоза связан со складывающим контактом.

Предлагаемый автомобиль-тренажер имеет ряд преимуществ и перед обычными учебными автомобилями. Он обеспечивает одновременное обучение 2-3 человек вместо одного, позволяет увеличить время, непосредственно проведенное курсантом за рулем автомобиля. Это даст возможность лучше подготовить будущих шоферов к практической работе в народном хозяйстве.

И. КОМИССАРОВ.

Опыт лучших — всем АМК

ВМЕСТО КРОССА ПРОВодИТЬ ДРУГИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Перед участниками автомобильного кросса, как известно, ставится задача — пройти заданный маршрут в кратчайшее время, сохраняя в хорошем состоянии автомобиль и перевозимый на нем груз. Однако при осуществлении этих соревнований часто приходится наблюдать, как автомобили сходили на-за поломок с дистанции или финишировали с перекошенными рамами, сломаанными рессорами и кувозами. Часть из них естественно требовала капитального ремонта. В связи с этим у меня часто возникал вопрос: нужны ли автомобильные кроссы?

Кроссы «Спорт или не спорт?» не оставляют сомнений на этот счет. Автор прав и в том, что скорость и характер кроссовых соревнований укорачивает жизнь машины, и в том, что они отрицательно влияют на экономичность хозяйственных задач. Как не подкрепить его обоснованные предложения — положить конец автомобильным кроссам. Пора решить этот вопрос раз и навсегда.

В то же время нельзя согласиться с В. Кузнецовым в том, что не следует «повелевать в орбиту спорта грузовые автомобили». Воителями этих машин есть, чем заниматься в спорте, причем с пользой для своей профессии.

ДА, СПОРТ

Статья В. Кузнецова «Спорт или не спорт?» меня очень удивила. Автомобильный кросс — увлекательный, популярный и нужный вид спорта. Хочу ответить на вопрос, что побуждает соревноваться на грузовых автомобилях. Во-первых — это более распространенное и доступное транспортное средство. Во-вторых, автомобильные кроссы позволяют шоферам выработать в себе такие ценные качества, как навыки преодоления трудных участков пути.

В том, что кроссы надо развивать, у меня нет сомнений,

Москва.

НА БАЗЕ СПОРТИВНОГО АВТОМОБИЛСТРОЕНИЯ

Прочитав статью тов. Кузнецова в журнале «За рулем», решил поделиться своими соображениями по данному вопросу.

Я шофер II класса, ударник коммунистического труда, участвовал в кроссе на первенство города Юмала. Соревнования проходились на Финском камовье по пересеченной местности, трасса была тяжелой. В результате многие автомобили пришлось потом ремонтировать. У одной машины было повреждено колесо, у другой — повредился стук в двигателе, у третьей поломались под-

НЕОБХОДИМО УСЛОВИЕ

Организаторы кроссов поступают неправильно, используя грузовые автомобили, как гоночные средства, а не как транспортные средства. Они не учитывают требования. При езде спортсмен должен строго соблюдать правила безопасности движения, уметь, не «коверкать» машины, проследить за их состоянием. Кроме грамотного вождения автомобиля, в незначительной степени соблюдение которого можно устранять автомобильные кроссы.

Сталинбаб.

сний. Взять, например, соревнования на мастерство вождения в городских условиях или состязания по фигурному вождению. Это очень полезные соревнования, на которых не может быть никаких поломок автомобилей, а расход топлива измеряется иногда граммами.

На мой взгляд, целесообразно проводить соревнования и в условиях нормальной эксплуатации автомобилей: по выполнению планов перевозок, экономии топлива и шин, повышению производительности машин. Соревноваться могут между собой шоферы, колонны, автохозяйства.

При проведении таких соревнований можно будет отказать от кроссов.

В. БЕРЕЗНИН,
судья всесоюзной категории,
член президиума всесоюзной коллегии судей ФАМС.

А. ШОРНИКОВ,

грузовые бруска и т. д. Из-за этого целый рабочий день автомобили простояли в гараже. Больше того, было затрачено немало времени и средств на их восстановление.

Поэтому я вполне согласен с тов. Кузнецовым, что кроссы должны развиваться на базе спортивного автомобилестроения, а грузовые автомобили следует использовать по их прямому назначению.

А. МАРЧЕНКО,
шофер II класса.

СПОРТИЛИ ИЛИ НЕ СПОРТ?

ВСЕ ДЕЛО В ТОМ, КАК ОРГАНИЗОВАНЫ СОСТЯЗАНИЯ

Вопрос о развитии автомобильного спорта широко обсуждался недавно общественностью Центрального автомобильного работнического транспорта Латвийской ССР (ДСО «Даугава»). Этот вид спорта есть очень молодой, но весьма результативный, желающих заниматься им много.

На какой базе он должен развиваться? Гоночные и спортивные автомобили пока у нас промышленностью не выпускаются. Надеемся на индивидуальную владельцев машин нельзя. Опыт показывает, что даже в разлги регулярно участвуют только в них. Основная масса любителей автомобильного спорта — это работники автобуса, и выступают в соревнованиях они могут, как правило, на серийных, последние эксплуатирруемых автомобилях.

В прошедшем году, развериу работу только в двух регионах таксомоторных парках Риги, мы добились неплохих результатов. Спортивные приемы участие в 11 соревнованиях. Было подготовлено 74 разноразмерных в 8 мастеров спорта СССР. Но в столице республики имеется еще 18 автохозяйств, в основном грузовых, где работает около 10 тысяч человек. Как же вовлечь их в ряды спортсменов, на чем им соревноваться? В какой-то мере решить этот вопрос поможет картинг. Но если речь идет о массовом спорте, то тут без грузовых автомобилей не обойтись. Эта истина вряд ли требует доказательств. Другой вид спорта, выбор вида соревнований, их организации. Возьмем автомобильные кроссы. Они часто проводятся непродуман-

но: подбираются трудные, почти непроходимые трассы, устанавливаются чрезмерно длинные дистанции. В результате большое число автомобилей сходит по техническим причинам. Некоторые руководители автохозяйств выставляют на соревнованиях автомобили, которые спорю должны быть на капитальный ремонт. При этом рассуждают примерно так: все равно, мол, они не «сходят» план. Когда такие автомобили вывозят из соревнований, считают, что это повлиял сам кросс.

Кроссы организованы плохо, если они правильно и умело организованы. Об этом надо нести речь, а не о дистанции.

Мы подкрепим решение Московского городского комсомольского о привлечении шоферов грузовых автомобилей и участию в разлги. Польза от них будет большая, особенно для молодежи, тем более, что темп движения на дальних рейсах соответствует заданным скоростям, в соревнованиях, в которых спортсмены могут впоследствии пересечь, но специально подготовленные для спорта машины.

Мы считаем необходимым использовать все возможности для массового вовлечения шоферов в занятия автомобильным спортом. Во всяком случае, сейчас одновременно отменяется от соревнований на грузовых. Наоборот, такие соревнования должны проводиться в широких масштабах.

З. КНОПЕ,
ст. инструктор Центрального автомобильного работнического транспорта Латвийской ССР.

СОРЕВНОВАНИЯ НА ГРУЗОВИКАХ НУЖНЫ

«Нет никаких оснований для того, чтобы отказываться в орбиту спорта», — утверждает автор статьи «Спорт или не спорт?». Согласен с ним, если с таким утверждением не могу. Все зависит от того, как организованы соревнования. Конечно, если проводить автомобильный кросс на непроходимых участках, то это ничего, кроме поломки машин и других неприятностей, не даст. Другое дело, когда соревнования организованы умело, интересно. Они привлекают много участников, позволяют выявить недостатки конструкции автомобилей.

Наш Криворожский авторстрет најдший год устраняет состязания на грузовых автомобилях по дорогам области. Перед их уча-

стниками ставится задача: можно быстрее грузом преодолеть дистанцию без нарушения правил движения. Польза от таких соревнований большая. Если же их проводить не один, а два-три раза в год, то эффект будет еще разительней.

Для подготовки к ним не потребуется снимать автомобиль с линии, так как шоферы могут работать и в процессе работы. Это будет массовый автомобильный спорт, тестированный с производительной жизнью автохозяйств. И в этом случае спортивная линия пущена, нет сомнения.

С. ХРИПАНОВ,
шофер I класса.
Кривога Рог.



На мотоциклах от Ленинграда до Хоргоа

Езда по неизведанным трудным маршрутам всегда доставляет удовольствие истинному мотоциклисту. Но особенно полно ощущение прелести дальнего пробега, когда имеешь выносливую машину, приспособленную к тяжелым дорогам.

Мы, любители мотоспорта и туризма, решили создать мотоцикл повышенной проходимости и надежности. За основу будущего «вездехода» был взят стандартный М-72. В его конструкцию внесены следующие изменения: введен цепной привод на колеса коляски, применены дисковые колеса, установлен один карбюратор К-59 и новый воздушный фильтр в топливном баке. Последние два усовершенствования описаны в журнале «За рулем» № 5 за 1960 и № 4 за 1959 год.

Цепной привод использован потому, что он наиболее приемлем для самостоятельного изготовления и не требует существенных переделок мотоцикла. Устройство привода показано на рис. 1, а общий вид его — на рис. 2. К раме коляски приварены сзади стальные тонкостенные трубы, на которых в подшипниках № 1208 установлен поперечный вал с двумя малыми цепными звездочками от мотоцикла ИЖ. Вал представляет собой стальную тонкостенную трубу диаметром 50 мм с сваренными по концам стальными наконечниками. На левом конце его имеются шлицы для крепления цепной звездочки, на правом — для соединения с муфтой включения привода. Муфта со звездочкой свободно вращается на конце вала.

Для включения привода необходимо сдвинуть муфту влево в осевом направлении, до зацепления со шлицами вала. Делается это на ходу, с места водителя, посредством рычага и троса. При длительной езде по хорошим дорогам цепи можно снимать.

К ступице ведущего колеса мотоцикла приварен (или припаян медью) фланец, к которому восьмью болтами с резьбой 1М8 прикреплена ведущая цепная звездочка. Другая такая же звездочка крепится к тормозному барабану колеса коляски. При изготовлении этих звездочек (или использовании готовых) следует помнить, что их диаметр должен быть достаточно большим, примерно 300 мм, иначе нагрузка на цепь будет чрезмерной. Раму коляски необходимо поднять приблизительно на 50 мм, с тем чтобы задний поперечный вал находился на одной высоте с осями колес мотоцикла. Тем самым удастся уменьшить изменение межосевых расстояний в цепной передаче при колебаниях подвески.

Рычаг торсионной подвески под нагрузкой должен быть на 30 мм ниже горизонтальной. Такая переделка требует нового ограничителя хода колеса коляски и небольших изменений в системе крепления ее к мотоциклу.

Для того чтобы цепь не задевала за колесо коляски, нужно изготовить новую ось на стани ЗОХМА или ЗОХГСА длиной обычной на 35 мм.

Колебания подвески мотоцикла вызывают изменения межосевых расстояний в цепной передаче. В результате левая (более короткая) цепь работает недостаточно надежно (были случаи, когда она соскакивала). Поэтому в дальнейшем предполагается соединить ось ведущего колеса мотоцикла и задний поперечный вал специальной тягой, дабы межосевое расстояние оставалось постоянным. Натяжение цепей регулируется отодвиганием вала при помощи регулировочных болтов с контргайками.

На мотоцикле повышенной проходимости использованы колеса автомобиля «Москвич-401». Тем самым решен вопрос о спицах, которые у М-72 часто

рвутся. Колеса крепятся к стандартным мотоциклетным ступицам при помощи шпикел, приваренных к тормозным барабанам. Описанная здесь конструкция работала надежно в самых тяжелых условиях шинного джипа типов 5,00—16 от автомобилей «Москвич» и с опытными мотоциклетными 4,00—17 Ленинградского шинного завода. Последние монтировались на обод диаметром 16" посредством дюралевых кольцевых вкладышей.

В переоборудовании мотоцикла нам очень помог Ленинградский автомобильный клуб ДОСААФ. Однако мы не считали работу законченной. Чтобы убедиться в жизнеспособности конструкции, надо было всесторонне испытать ее.

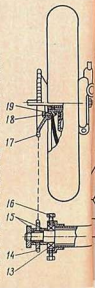
Мы отправились в дальний пробег протяженностью в 7140 км. Маршрут пролегал от Ленинграда до Баку, через Каракумы и горы Памира. В пробеге участвовало два мотоцикла М-72: один, переделанный, как было описано выше, и другой, для сравнения — стандартный.

Хорошие дороги с асфальтовым покрытием позволили нам, деля по 500 км в день, без приключений добраться до Баку. Затем на пароме мы переправились в Красноводск. Дальше мы двигались по маршруту: Небит-Даг — Кум-Даг — Казанджик — Ашхабад — Теджен — Серхас — Мери — Керки — Термез. В обычном представлении пустыня — это море желтого сыпучего песка. Но это не совсем так. Попадаются каменистые уастики. Езда по ним утомительна из-за тряски, приводит к быстрому износу шин. Встречаются и такие места, где песок сцеплен корнями травы. Здесь надо двигаться осторожно, чтобы не сорвать верхний слой песка. В противном случае колеса начнут зарываться и сдвинуться с места будет очень трудно.

Другая разновидность пустыни — такой — высокая глина, покрытая сеткой трещин. Поверхность такира ров-

Рис. 1. Устройство цепного привода на колеса коляски:

- 1 — звездочка колеса коляски;
- 2 — болты крепления звездочки к тормозному барабану;
- 3 — венец для крепления коротких спиц;
- 4 — трос управления муфтой сцепления;
- 5 — рычаг включения; 6, 13 — подшипники № 1208; 7, 14 — ведущая звездочка заднего передела; 8 — шлицы ИЖ; 9 — муфта включения; 9 — подшипник № 201 муфты включения; 10 — обойма подшипника; 9; 11 — шлицы муфты включения на валу; 12, 16 — болты регулирования натяжения цепи; 15 — ступица для регулирования положения звездочки на валу относительно звездочки на колесе; 17 — звездочка колеса мотоцикла; 18 — болт крепления звездочки фланцу на ступице ведущего колеса; 19 — фланец для крепления звездочки; 20 — упор для регулирования троса включения; 21 — механизм включения привода; 22 — рычаг рычага включения привода.



ная как сталь и настолько твердая, что звенит при ударе. По ней можно двигаться на большой скорости, но нужно быть осторожным, чтобы не наскочить на случайное препятствие. Тот же такыр становится крайне неприятным для езды в период осенних дождей. Летом дожди случаются очень редко, примерно раз в 20 лет.

Наиболее трудным был участок Мары—Керки вдоль Каракумского канала. Ехать здесь приходилось в основном по песчаным барханам, слегка скрепленным растительностью. Частично мы пользовались дорогой, проложенной вдоль канала колесами автомобилей ГАЗ-53. Она представляла собой все тот же песок. Но все-таки лучше было придерживаться ее, так как заблудиться в барханах легче, чем в лесу,

но всегда. Часто, когда чувствовалось, что мотоцикл «не вытравивает» и вот-вот застрянет на подъеме, приходилось быстро поворачивать, съезжать вниз и, вновь набирая скорость, въезжать на другой склон, опять разворачиваться и снова устремляться на штурм подъема. Иногда мы были вынуждены искать обходных путей.

Малейшая оплошность вызвала застревание мотоцикла. Вытаскивать его, тем более с коляской, при температуре плюс 40—45° особого удовольствия, естественно, не доставляло.

Летом в пустыне человек должен выживать 8—10 литров воды в сутки. Об этом следует помнить каждому, кто хочет путешествовать в пустыне. Для нас вопрос с водой разрешился сравнительно просто. Мы обычно находились в 3—5 км от канала и поэтому запаса воды с собой не возили, но в затруднительное положение все же попадали.

Но вот пустыня преодолена. Дальнейший путь лежал через горную часть Таджикистана: Термез — Сталинабад — Хорог — Сици — Изумителен по красоте участок Сталинабад — Хорог.

Каковы же технические результаты пробега?

Мотоцикл М-72 с приводом на колеса коляски может уверенно двигаться по сыпучему песку и даже трогаться с места на пологих песчаных подъемах. Увеличение проходимости в пустыне способствовало также снижению давления в шинах. На собственном опыте мы убедились, что для звездочек, и особенно, если это М-72, необходим редуктор с понижающей передачей.

Установка карбюратора К-59 полностью оправдала себя. Мотоцикл с этим карбюратором расходовал на шоссе топлива меньше, чем стандартный, — всего 6,35 л на 100 км.

Воздушный фильтр в топливном баке работает надежно. О его высоких эксплуатационных качествах свидетельствует следующий факт. Мотоцикл, снабженный фильтром, совершил два пробега из Ленинграда в Среднюю Азию протяженностью более 41 тыс. км. В двигателе же за это время только один раз были заменены поршни и кольца, причем поставлены детали номинального размера, так как износ цилиндра составлял 0,05—0,07 мм (залипность 0,02). В качестве смазки всегда применялось масло МС-20.

Досадно, что на мотоцикле М-72 часто выходит из строя генератор. На наш взгляд, причина тут кроется в том, что реле-регулятор РР-31, не обладая свойством ограничивать ток, допускает перегрузку генератора.

Во время поездки мы встречались со многими мотоциклистами, интересовались их опытом. В Средней Азии мотоцикл весьма популярен. Больше того, он — необходимое транспортное средство. К сожалению, наша мотопромышленность не создает конструкции, приспособленные к эксплуатации в таких условиях. Речь идет прежде всего о пылезащитных двигателях и о высоких тяговых качествах.

Чтобы защитить двигатель от пыли, необходимо не столько усовершенствовать воздушный фильтр, сколько расположить место забор воздуха как можно выше. Это нужно и для преодоления бродов, которых очень много на дорогах Таджикистана. Стандартный мотоцикл не раз останавливался из-за того,

что вода заливала фильтр и карбюраторы. Мотоцикл же с фильтром в топливном баке иногда не задерживался, хотя глубина брода превышала 0,5 м.

Говоря о тяговых качествах, мы имеем в виду способность развивать значительные тяговые усилия на ведущем колесе при малой скорости движения. Это очень важно для безопасности езды по горным дорогам, где часто крутой подъем с поворотом (на серпантине) сочетается с неровным дорожным покрытием. В таких условиях скорость 20—25 км/час может быть очень опасной. И все же на М-72 приходится двигаться именно с такой скоростью, поскольку она обеспечивает наибольшую тягу.

Наше путешествие было очень интересным и оставило неизгладимое впечатление. Из достопримечательностей, встретившихся на нашем пути, следует отметить Бахарденскую пещеру с подземным горячим озером. Она расположена в 8 км от шоссе Бахарден — Ашхабад. По соседству с Байрам-Али находятся развалины древнего города Мерва. Там сохранились городская стена, мавзолей Султан Санджир и другие сооружения, воздвигнутые в XII веке. По дороге Сталинабад — Хорог мы проехали мимо небольшого озера, примечательного своим оптическим эффектом. В Хороге расположен самый высокогорный в СССР ботанический сад.

Мы советуем всем, кто любит трудные дороги, хочет увидеть необычную природу, испытать свои мотоциклы в суровых условиях — побывать в Средней Азии. Каждый найдет там теплый прием, получит, если потребуется, необходимую помощь. Мы, например, особенно чувствуем внимание, заботу и поддержку работников Ашхабадского и Марьинского автомотоклубов ДОСААФ, Хорогского ботанического сада, Каракумгидростроя. И не можем не выразить всем им еще раз свою горячую благодарность.

В горах Памира. На тракте Сталинабад — Хорог.

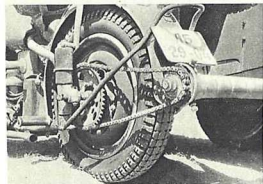
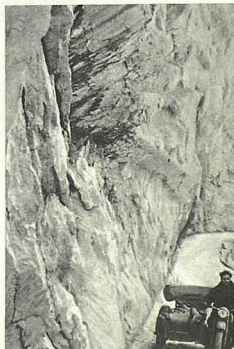
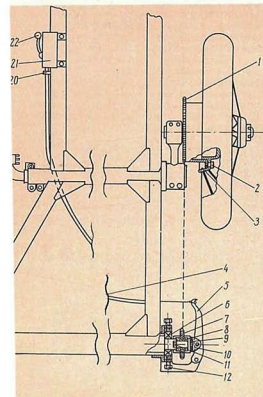


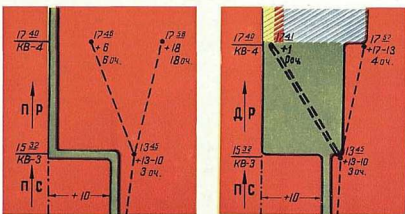
Рис. 2. Общий вид привода.

Местные водители предпочитают ездить ночью, когда прохладнее, но это возможно при отличном знании дороги.

Езда на мотоцикле по пескам, прежде всего, требует скорости. Обычно мы старались разогнаться на спусках и на максимальной скорости брать следующий подъем. Это удавалось далеко

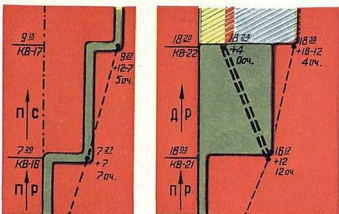
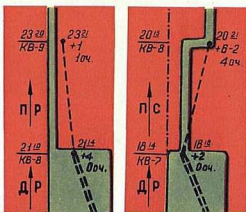


КОМБИНИРОВАННЫЕ



СИСТЕМЫ РАЛЛИ

Г. М. СОЛОВЬЕВ,
судья всесоюзной категории



В наиболее крупных автомобильных ралли 1960 года был введен ряд новшеств, обостривших спортивную борьбу в дорожных соревнованиях. Вместе с тем выявилось, что у участников и судей (имеются в виду секретари) возникли затруднения в расчетах расписания движения и определении результатов.

Поскольку и в последующих ралли будут широко применяться модернизи-

рованные системы, целесообразно остановиться на их особенностях, тем более, что нередко в одном соревновании применяются все три принципа ралли, описанные в № 12 журнала за 1959 год. Такая система может быть названа системой перемежающихся принципов.

Напомним, в чем заключается каждый из этих принципов.

Принцип «постоянства расписания» (ПР) означает, что расписание ни при ка-

ких случаях не изменяется. Оплаздывающие участники получают штрафные очки на каждом основном пункте КВ независимо от пенализации опоздания на предыдущих пунктах. На секретных пунктах КВ пенализируется только опережение расписания (сверх установленной льготы).

Принцип «постоянства скорости» (ПС) заключается в том, что при опоздании на какой-либо основной или секретный пункт КВ участники получают штрафные очки, но расписание сдвигается на величину отклонения. Таким образом, спортсмены не подвергаются повторной пенализации за одно и то же опоздание. При опережении измененного, нового расписания участникам начисляются штрафные очки независимо от опережения на смежных пунктах КВ. Расписание в сторону уменьшения опоздания не изменяется.

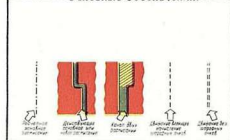
По принципу «двух расписаний» (ДР) при первом же опоздании расписание сдвигается на его величину. Впоследствии расписание изменяется как в случае увеличения опоздания, так и в случае уменьшения его. Благодаря этому участники, во-первых, при повторных отклонениях не подвергаются вторично штрафу за предшествовавшие и, во-вторых, имеют право уменьшить опоздание на любую величину и даже войти в основное расписание. На всех пунктах КВ пенализируется опоздание против действующего, а опережение — относительно основного расписания.

При системе перемежающихся принципов возможно шесть вариантов перехода с одного из них на другой. Переходы будут рассмотрены ниже на примерах опозданий (поскольку опережения основного расписания не влекут за собой его изменений). Для разбора примеров применен метод сопоставления относительных величин отклонений, которым пользуются секретариаты большинства судебных коллегий. При этом движение по действующему — основному или измененному — расписанию обозначается знаком «равенства» (=), опоздание знаком «плюс» (+), а опережение знаком «минус» (—).

ПЕРЕХОД С ПС НА ПР

Допустим, что на пункт КВ-3 участник прибыл в 15 час 45 мин. вместо 15 час 32 мин по основному расписанию, т. е. имеет отклонение «+13» (опоздание), возможно являющееся суммой

Условные обозначения:



предшествовавших поэтапных опозданий. Ему начислено соответствующее количество штрафных очков и далее назначено движение по принципу «постояства расписания».

Так как по этому принципу спортсмен должен придти на каждый пункт KB во время, предусмотренное основным расписанием, несмотря на отъезд с пункта KB-3 с отклонением «+3», следует прибыть на пункт KB-4 по основному расписанию, т. е. с результатом «=». Если участник на ближайшем этапе не ликвидирует опоздания, т. е. прибывает на пункт KB-4, допустим, с отклонением «+6», то он будет штрафовать шастью, а при отклонении «+18», т. е. при увеличении имеющегося опоздания, — всеми восемнадцатью очками. Дальнейшие расчеты — обычные для принципа «постояства расписания».

Таким образом, основа перехода ПС—ПР заключается в том, что у участника, хотя и имеется отклонение, в зависимости от первоначального расстояния до нового пункта, совершено. После нескольких этапов, пройденных по принципу ПС с опозданиями, суммарное отклонение может оказаться очень большим. Последующий переход на принцип ПР вынудит спортсмена стремиться как можно скорее ликвидировать отклонение, чтобы избежать повторных штрафов, и они будут развивать очень высокие скорости. Поэтому переход с принципа «постояства скорости» непосредственно на принцип «постояства расписания» применять не следует.

ПЕРЕХОД С ПС НА ДР

Условимся, что, как и в предшествовавшем примере, участник прибыл на пункт KB-3 с отклонением от основного расписания «+13». Ему начислено соответствующее количество штрафных очков и далее назначено движение по принципу «двух расписаний».

Известно, что в соответствии с новым принципом спортсмен имеет право по своему усмотрению либо продолжать движение с назначенной средней скоростью, либо ликвидировать опоздание. Следовательно, покинув пункт KB с отклонением «+13», он может прибыть на пункт KB-4, соблюдая заданную скорость, с этим же отклонением; или теперь даст начало новому расписанию, и участник не подвергнется пенализации. Спортсмен может уменьшить свое опоздание на любую величину, например, прибыть на пункт KB-4 с отклонением «-3», также без пенализации (подразумеваются, что льготы на опережение основного расписания составляет не менее 3 мин). Если же спортсмен придет на пункт KB-4 с результатом, в частности, «+17», то это составит прирост опоздания на четыре минуты («+17» минус «+13»). В этом случае участник пенализируется четырьмя штрафными очками и новым становится расписание «+17». В дальнейшем ведется расчет, обычный для принципа «двух расписаний».

Таким образом, основой перехода ПС—ДР является то, что на пороге нового принципа участник «наследует» новое расписание. Он не штрафует повторно за предшествовавшие опоздания, что делает такой переход менее опасным, чем переход с принципа «постояства скорости» непосредственно на принцип «постояства расписания».

ПЕРЕХОД С ДР НА ПР

Он соответствует переходу ПС—ПР, т. е., несмотря на имеющееся опоздание и «узаконенное» новое расписание, считается, что участник «переступил пороги» нового принципа с заданной скоростью, т. е. по основному расписанию. Однако переход с ДР на ПР менее опасен, чем с ПС непосредственно на ПР, так как при движении по принципу «двух расписаний» первоначальные опоздания за редкими исключениями ликвидируются и во всяком случае не происходит неприятного накопления отклонений.

ПЕРЕХОД С ДР НА ПС

Предположим, что на пункте KB-7 участник получил отметку в 18 час 16 мин вместо 18 час 14 мин по основному расписанию, т. е. имеет отклонение «+2» (опоздание на 2 мин). Так как по вступающему в силу принципу спортсмен не имеет права скрыть время, назначенное для прохождения расстояния между пунктами KB-7 и KB-8, он должен прийти на пункт KB-8 с отклонением, зафиксированным на KB-7, т. е. «+2», которое, таким образом, является новым расписанием. Как опережение, так и новое опоздание, например, прибытие на пункт KB-8 с отклонением «+6» повлечет пенализацию (в последнем случае штрафовать штрафными очками за расчет «+6» минус «+2»). В расписании дальнейшего движения будет исчисляться от последнего отклонения, т. е. «+6».

Таким образом, переход ДР—ПС в своей основе соответствует переходу ПС—ДР, т. е. участник «наследует» новое расписание с самого начала этапа идет по нему.

ПЕРЕХОД С ПР НА ПС

Допустим, что спортсмен прибыл на пункт KB-1 с отклонением «+4», а что штрафует семью очками. Так как по действовавшему принципу расписание не изменяется, он должен был бы считаться вышедшим на следующий этап своевременно. Но ввиду того, что далее назначено движение с постоянной скоростью, спортсмен, как и при переходе с принципа «двух расписаний», не имеет права сократить время движения между пунктами KB-16 и KB-17. Чтобы был выполнен принцип «постояства скорости», спортсмен должен считаться вступившим на новый этап с фактическим отклонением. Следовательно, хотя по предшествовавшему принципу расписание не менялось, участник соответственно предстоящему принципу считается прошедшим пункт KB-16 с отклонением «+7». Оно становится его новым расписанием, и при дальнейшем опоздании на пункт KB-17, например, до «+12» участник будет штрафовать только пятью очками («+12» минус «+7»).

В основе перехода ПР—ПС нового общего с переходами ДР—ПС и ПС—ДР. Только вместо прямого «наследования» нового расписания оно условно создается для спортсмена к началу движения по принципу «постояства скорости».

ПЕРЕХОД С ПР НА ДР

Он соответствует переходу ПР—ПС, т. е. участник считается прошедшим последний пункт KB

как бы по новому расписанию, допустим, с отклонением «-12». Но в отличие от перехода на принцип «постояства скорости» спортсмен имеет право на пути к следующему пункту KB уменьшить на любую величину и даже полностью ликвидировать опоздание. Таким образом, новое расписание при рассматриваемом переходе необходимо лишь для того, чтобы предотвратить повторный штраф. Если же отклонение окажется «+16», т. е. чтобы при отклонении «+16» участник штрафовался на шестьнадцать очков, а только четырьмя за новое опоздание («+16» минус «-12»).

□

Еще более существенным, чем введение системы перемежающихся принципов ралли, является применение новой системы перемежающихся параметров, определяющих режим движения на отдельных этапах.

В соревнованиях до 1960 г. режим движения определялся только в виде норм времени на известное расстояние. Это значит, что в маршрутных документах участника указывалось расстояние между двумя пунктами KB (например, 126 км) и норма времени на его прохождение (скажем, 1 час 45 мин). По двум вариантам маршрута спортсмен должен был — среднюю скорость движения (в рассматриваемом примере 72 км/час). Располагая полученными данными, он мог составить как отвлеченный график движения (в данном примере автомобиль должен проходить 1 км за 50 сек, 6 км — за 5 мин и т. д., или за 1 мин — 2,2 км, за 10 мин — 12 км и т. д.), так и конкретное расписание, ориентированное на объявленные пункты KB, пересечения дорог или населенные пункты, расстояния между которыми точно известны по справочным материалам. При этом основное расписание до вступления в действие может быть разработано заранее до старта, и в дальнейшем, если будут отклонения от основного расписания, только корректироваться.

Правильно составленное расписание и тщательный контроль за его соблюдением по часам, километровой указателю расстояния и автомобильному одометру * гарантируют своевременное прибытие на все основные пункты KB и расположенные между ними секретные пункты.

Но в качестве параметра режима движения может задаваться только средняя скорость между двумя пунктами KB. В таком случае все пункты KB являются как бы секретными, потому что точное месторасположение их неизвестно. Здесь особое, решающее значение для успеха в дорожных соревнованиях приобретает ориентировка в расписании. Полагаясь на точное соблюдение режима скорости, участник ориентируется по спидометру, нельзя, так как, во-первых, сами по себе приборы не гарантируют точности, лежащей в пределах обычно предоставляемой льготы, и во-вторых, результат движения с пониженной или с повышенной скоростью не позволяет точно установить фактическую среднюю скорость, должна проверяться сопоставлением истекшего времени с пройденным расстоянием в основном по километровым указателям.

* Одометр — счетчик пройденного пути; обычно монтируется в комбинации со спидометром — указателем скорости движения.

Если же пользоваться одомером, то нужно обязательно вносить поправки на отклонения его показаний от расстояния, определяемого километровыми указателями.

Очевидно, что, располагая только параметром «средняя скорость», нельзя составить точного расписания прибытия на все пункты КВ. Можно лишь рассчитать примерный график прохождения ориентиров — километровых указателей, перекрестков, населенных пунктов, — расстояния до которых точно известны, и то только на ближайший отрезок пути. Впоследствии после каждого пункта КВ необходимо вносить коррективы или даже заново составлять расписание для последующих этапов. Располагая параметром «средняя скорость», участник, приближаясь к очередному пункту КВ, должен точно определить его местонахождение на дистанции, т. е. расстояние от предыдущего пункта КВ или от старта. Затем, исходя из заданной средней скорости, надо вычислить норму времени движения до этого пункта КВ и астрономическое время прибытия по основанному расписанию. Когда фактическое время прибытия совпадает с расчетным, участник прожигает желтый флаг и сдает судьям свою контрольную карту для отметки. Если он опоздал, то также сдает карту для отметки, и в дальнейшем, в зависимости от принципа ралли, вносит поправку либо в расписание (ПС, ДР), либо в режим движения (ДР, ПР), стремясь на возможно коротком расстоянии войти в основное расписание. Конечно, на секретном пункте КВ спортсмен должен сделать отметку в контрольной карте независимо от опережения расписания. Но после этого требуется задержаться на время опережения, чтобы войти в основное расписание.

Очевидно также, что допущенная однажды ошибка в определении расстояния, а следовательно и астрономического времени основного расписания, не может быть впоследствии исправлена. Но выявленное участником отклонение сохраняется на всем протяжении ралли, вызывая начисление штрафных очков на каждом пункте КВ.

В большинстве ралли 1961 года параметры «время на расстояние» и «средняя скорость» перемежались. Причем параметр «средняя скорость» чаще всего совпадал с принципом «постоянства скорости», хотя это отнюдь не было правилом.

В ралли, трасса которого состоит из нескольких участков, в маршрутные карты можно вписывать данные о протяженности каждого участка и норму времени на его прохождение. Таким образом, участники получают возможность заранее составить расписание прибытия на замыкающий пункт КВ каждого участка и корректировать рабочие расписания. Благодаря этому участку влияние сделанных на одном участке ошибок не передается по другому участку. Сведения о расстояниях, не указанных в маршрутной карте, могут объявляться и по прибытии участников с трассы очередного участка.

Проведение ралли по комбинированной системе в сочетании с ориентировкой по карте будет способствовать повышению штурманского мастерства наших раллистов и послужит дальнейшему совершенствованию организационно-технических форм соревнований.

МОТОЦИКЛИСТ

Итак, исполнилось ваше заветное желание: даны экзамены в Госавтоинспекции, в кармане лежит новенькая книжечка — удостоверение водителя мотоцикла. Вам известно, как нужно трогать машину с места, как тормозить, где нельзя стоять, а где — даже останавливаться; как надо поворачивать, разворачиваться. Уверенные в своих силах, вы смело направляетесь послушный мотоцикл по оживленной улице родного города и... сталкиваетесь с первыми трудностями.

На улице вы не один. Это особенно ощущается в тот момент, когда мимо вас, ускоряя и замедляя стремительный ход, маневрируя и останавливаясь, проносится лавина разнообразных машин.

Сразу же выясняется, что одной парой глаз, отпущенных вам природой, явно мало, что от вашего внимания не должно ускользнуть очень много различных явлений, а вся обстановка не имеет ничего общего с изъезженной дорогой и попереку учебной площадкой, где вам хорошо знакомы каждая щербинка на асфальте.

Как же быть? На чем следует сосредоточиться, чтобы езда на мотоцикле была безопасной для вас и для окружающих?

Давайте проедемся вместе по городу. Вы — за рулем, я — на пассажирском сиденье.

Вы, конечно, прежде чем выехать на трассу, внимательно проверили техническое состояние машины, обратив особое внимание на исправность тормозов, рулевого управления, приборов освещения и сигнализации, а также на состояние шин. Номерной знак у вас чистый, документы в кармане, а в ящике лежит комплект инструмента. Кажется, все? Нет. Раз вы едете с пассажиром, обязанности проинструктировать его. Пассажир должен знать, что на виражах и поворотах надо наклонять корпус в ту же сторону, куда наклоняется водитель, а на остановках ставить на землю ту же ногу, которую опускает водитель. Длинное пальто, платье или юбку пассажир должен подобрать, чтобы они случайно не попали в спицы заднего колеса.

Машина заведена. Вы сели сами и затем пригласили пассажира, предупредив, чтобы при посадке он не пользовался подножкой как ступенем, а сначала перекинул правую ногу через седло и потом уже, когда мотоцикл

тронется, быстро поставил обе ноги на подножники.

Сами же вы перед тем, как тронуться с места, уже выполнили одно из важнейших правил безопасности — посмотрели назад и пропустили быстро едущий транспорт.

На первых порах не следует ехать со скоростью более 35–40 км/час. Вы так и поступаете. Смотрим на спидометр, стрелка его подрагивает на цифре 40. Как будто все в порядке. Но вдруг слева вы видите недовольное лицо обгоняющего вас водителя такси. Левые колеса его «волги» почти касаются осевой линии. Ясно. Вы уже нарушили одно из главнейших правил безопасности: «Не пользоваться левыми рядами, когда свободны правые ряды», и невольно помешали другим. Никогда в дальнейшем не забывайте об этом!

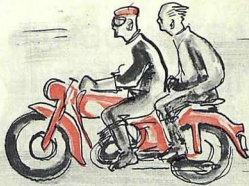
Однако едем дальше. Впереди большой перекресток. Здесь улица, по которой мы движемся, пересекается с магистралью.

Сразу же внимательно осмотрите перекресток. Во-первых, обратите внимание на тип светофора и его сигналы. Затем ваше внимание должно быть обращено на дорожные-сигнальные знаки и указатели, которые наверняка здесь имеются. Разделительные линии гостеприимно приглашают вас занять нужный вам ряд.

Но что это? Сзади резко скрипнули тормоза автомобиля. Вы внезапно оглядываетесь. В опасной близости от вас стоит самосвал. Оказывается, вы забыли подать сигнал — знак перестроения в ряды и чуть не угодили под колеса МАЗа. Вот вторая серьезная ошибка. Учитель!

Почти касаясь линии «Стоп», вы стоите перед перекрестком в ожидании разрешающего движения сигнала. Зеленый свет. Вперед! Пусть скорее останется позади «опасный» перекресток. Уже пересечены обе его границы. Еще газу! Но тут вам самому приходится с силой нажимать на оба тормоза. Хорошо, что инструктор приучил вас пользоваться обоими тормозами. Иначе вы сами, забыв обратив внимание или попросту не заметив сигналов водителя, машина коротко переставлялась в левый ряд, врезались бы в ее задний бампер.

Вот видите, сколько ошибок вы уже сделали. А проехали по городу всего лишь 700–800 метров. И заметьте, что



НА УЛИЦАХ ГОРОДА

во всех этих случаях аварийную обстановку создавали вы сами, так скажите, без «помощи» других водителей.

А ведь очень часто бывает, что некоторые, еще неопытные водители, подобно вам, тоже создают опасную обстановку на проезжей части.

Вот вы, например, заметили, что у едущей впереди машины замигал правый указатель поворота и она замедлила ход.

Из правил движения вам известно, что нельзя обгонять впереди едущий транспорт, если его водитель подаст сигнал остановки или поворота. Но ведь обгон производится с левой стороны, а машина, как об этом свидетельствует указатель, явно собирается повернуть направо. «Обгону!» — решаете вы и резко увеличиваете скорость, чтобы... сейчас же услышать визг собственных тормозов. Что случилось? Почему вы были вынуждены резко затормозить? А потому, что едущий впереди водитель включил правую мигалку по ошибке.

Эту возможность учли составители правил, запретив в подобных случаях обгон до полного выяснения намерений обгоняемого водителя, а вы — не учли...

Еще пример. Вы едете в свободном правом ряду и вдруг у впереди едущей машины, находящейся в левом от вас ряду, загорается стоп-сигнал. Здесь надо немедленно тормозить, так как не исключено, что машина сразу метнется вправо к тротуару, лишь на мгновение свернув указателем поворота. У грузовиков некоторый марок указателей поворота нет вообще. Необходимо помнить, что их водители сигнализируют о поворотах и остановках ружьей или открываемым дверцей кабины.

Многие мотоциклисты делают и такую ошибку. На большой скорости «протискиваются» между автомобилями, стоящими у перекрестка, чтобы считаться как можно ближе к стоп-линии. Ну, а что, если в этот момент, в силу тех или иных причин, откроется дверца у одного из стоящих автомобилей? Правила движения рекомендуют оставлять между машинами интервал не менее метра и в движении, и на остановках.

Во время первых поездок не следует без крайней необходимости выезжать за пунктирную осевую линию при обгоне или объезде, хотя правила и разрешают это. Не надо также обгонять крупногабаритный транспорт: троллейбус, ав-

тобус или большой самосвал. Следует с предельной осторожностью проезжать мимо стоящих автобусов и троллейбусов, заглядывая при этом под кузов: не видны ли ноги идущего человека.

Если мостовая суха и протектор шин не изношен, даже малопыльный водитель может довольно быстро остановить мотоцикл. Иное дело, когда дорожные покрытия увлажнены или (еще хуже!) покрыты ледяной коркой.

В этих случаях торможение с выключением сцепления нередко приводит к боковому скольжению заднего колеса — заносу. Чтобы его избежать, останавливайте свой мотоцикл, нажимая на оба тормоза с обязательным опережением на тормоз заднего колеса и не выключайте муфты сцепления.

Если занос все же начался, немедленно прекращайте торможение и слегка поверните руль в сторону заноса. И лишь когда машина снова пойдет прямо, — тормозите зря!

Вообще на скользких дорогах надо особенно осторожно пользоваться тормозами, и ручкой газа. Гораздо надежнее правильно рассчитывать расстояние и уменьшать скорость при приближении к местам остановки, поворотов и т. п.

Однако для первой поездки достаточно над городом сгущаются сумерки. Теперь от вас потребуется особая осторожность, в особенности, если вать путь пролегает по незнакомым и недостаточным освещенным улицам. В ряде городов пользование дальним светом запрещено, а ближний свет освещает дорогу впереди на сравнительно небольшое расстояние (30—40 метров). Следовательно, видимость сильно ухудшается.

Вообще ночью, даже на хорошо освещенных улицах, не следует развивать скорость, которой обычно пользуются в дневное время, и производить обгон без крайней к тому необходимости.

Самое лучшее — принять за правило при езде ночью сокращение скорости на 25—30 процентов против дневного времени. Лучше выбирать маршруты, проходящие по хорошо изученным улицам: это хоть и дольше, но безопаснее. Ночью избегайте подозрительных пятен на мостовой, наезд на масляное пятно может вызвать падение, а люк открытого колодезца приведет к тяжелой аварии.

Если вас ослепит встречный транспорт, немедленно подайте знак перестроения

правой рукой и осторожно приблизьтесь к тротуару. Заглушите двигатель и немного подождите, пока не отойдут глаза. Вообще при появлении усталости глаз продолжать движение не следует. Защитные очки необходимы водителю мотоцикла всегда, но особенно нужны они при езде в непогоду. Не пренебрегайте очками!

Несколько слов о вождении мотоцикла с боковой коляской. У таких машин отсутствует маневренность, которая присуща одиночкам. Поэтому особую осторожность надо проявлять на поворотах и главным образом на поворотах в сторону коляски, так как на таком повороте, проходимом с большой скоростью, коляска может оторваться от земли, опрокидываясь вместе с мотоциклом.

В заключение хочется сказать, что можно и нужно уметь управлять всякими мотоциклами, но делать это надо с полной и высокой ответственностью перед самим собой и перед вашими пассажирами, доверившими вам свою жизнь.

Твердое знание правил уличного движения и неуклонное их соблюдение, точная и быстрая оценка складывающейся в каждый отдельный момент уличной обстановки, основательное знакомство со своей машиной и тщательный уход за ней — вот те три пункта, которые смогут гарантировать вам безопасность в пользовании таким прекрасным транспортным средством, как современный мотоцикл.

Д. АБЕЗЬЯНИН,
преподаватель
спортивной 1-го разряда.



Рисунки Р. Казякова.

АВТОМОБИЛЬ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ

Перекрестки являются местом наиболее интенсивного движения транспортных средств. Поэтому именно здесь от водителей требуются повышенная внимательность и четкие действия. Особенно быстрая реакция в опасных ситуациях нужна при проезде нерегулируемых перекрестков. Здесь безопасность движения целиком зависит от дисциплинированности и выдержки водителя, от того, насколько твердо он знает и правильно применяет установленные правила.

Порядок проезда нерегулируемых перекрестков в зависимости от направления движения и других условий в Правилах движения изложен в разных статьях, между которыми существует неразрывная смысловая связь. В этой статье материалы систематизированы и изложены в форме решения конкретных практических задач, построенных на наиболее типичных схемах движения.

ПЕРВЕНСТВО НЕ ДАЕТ ПРИОРИТЕТА В ДВИЖЕНИИ

Для того чтобы проезд через перекресток был безопасным, он должен осуществляться в определенной последовательности, по которой одним транспортным средствам предоставляется преимущественное право проезда перед другими. Это право водители определяют сами по внешним признакам, которые доступны и понятны всем и не зависят от того, в каком направлении водители будут продолжать движение — прямо или с поворотами.

Следует предостеречь от ошибочного мнения, что если какой-либо водитель первым приблизился к перекрестку, то он получает преимущественное право проезда. Это противоречит Правилам движения. Например, одно какое-либо транспортное средство, даже тихоходное (допустим, трактор), приблизившись первым к перекрестку по второстепенному проезду, задержало бы движение многих автомобилей, движущихся с большой скоростью по главной улице (дороге). В стремлении быть первым водители, приближаясь к перекрестку, увеличивали бы скорость движения, вместо того, чтобы уменьшить ее; особенно велика угроза столкновения, если обзорность пути и боковых проездов ограничена строениями или зелеными насаждениями.

Каждый водитель, приближаясь к перекрестку, должен учесть скорость движения своего автомобиля и транспортных средств, пересекающих ему путь, расстояние до каждого из них и до перекрестка, приемистость автомобиля, состояние дороги, обзорность и видимость пути, а также и другие обстоятельства и после этого решить, возможно ли проехать перекресток, не

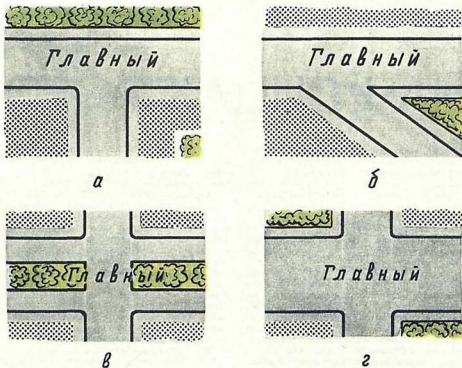


Рис. 1. Схемы перекрестков, на которых один из проездов является главным.

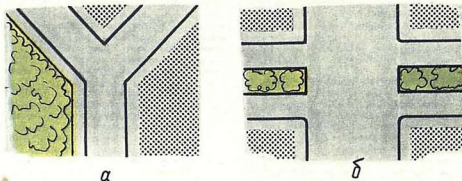
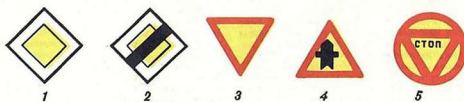


Рис. 2. Схемы перекрестков, на которых проезды равнозначные.

Рис. 3. Дорожные сигнальные знаки, обозначающие главные улицы или дороги.



1 — главная улица или дорога; 2 — конец главной улицы или дороги; 3 — пересечение с главной улицей или дорогой; 4 — пересечение со второстепенной дорогой; 5 — проезд без остановки запрещен.

* Раздел ведется под редакцией Г. М. Соловьева.

помехам полз транспортным средствам, которые используются преимущественно в правом проезде по признакам, установленным Правилами движения (ст. 57). Только при этом условии может быть обеспечено необходимое для безопасности движения повышенное внимание водителей и гарантировано беспрепятственное движение транспорта по магистралам.

ПРИЗНАКИ ПРЕИМУЩЕСТВЕННОГО ПРАВА ПРОЕЗДА

Признаки, по которым предоставляется преимущественное право проезда, не одинаковы по своей значимости. Ниже эти признаки расположены по принципу «главенства»: каждый следующий признак дает преимущественное право проезда только в том случае, если не применены предыдущие условия.

Заранее оговорено, что исключительным правом проезда, независимо от каких бы то ни было внешних признаков, пользуются водители специальных автомобилей и мотоциклов, подавшие сигнал «сирена» или другой специальный сигнал (ст. 44, ч. II и ст. 55).

1. Наиболее высоким признаком является транспортное значение и улицы или дороги. Водители транспортных средств всех видов, движущихся по второстепенным проездам, подвезая к перекрестку, должны уступать дорогу транспортным средствам любого вида, движущимся по главным улицам или дорогам.

Согласно Правилам движения (ст. 57, примеч.) главными улицами и дорогами считаются (см. рис. 1):

а) на трехсторонних перекрестках — улица или дорога, имеющая продолжение в обе стороны от перекрестка (схема д, е);

б) на четырехсторонних перекрестках — улицы и дороги, имеющие раздельную полосу зеленых насаждений (схема в); со значительно большей шириной проезжей части (схема ж); с покрытием (по отношению к улицам и дорогам без покрытия).

Необходимо иметь в виду, что на трехсторонних перекрестках, представляющих собой разветвления проездов, на которых утрачивается определенность дальнейшего направления (так называемые развилки, рис. 2, а), можно считать, что любая из трех улиц (дорог) имеет продолжение в две стороны, или наоборот, что ни одна из улиц не имеет продолжения. В таком случае улицы (дороги) считаются равнозначными преимущественное право проезда определяется по соответствующим признакам, излагаемым ниже.

На четырехсторонних перекрестках оба проезда могут обладать признаками «главенства», например, одна из улиц (дорог) значительно шире пересекающей, но на последней имеется полоса зеленых насаждений (рис. 2, б). Такие улицы являются равнозначными, и по ним нельзя определить преимущественное право проезда.

Помимо того, что главные улицы и дороги определяются по внешним признакам, они могут быть обозначены дорожными сигнальными знаками (рис. 3):

на главных улицах (дорогах) устанавливаются: в начале — знак «Главная улица или дорога», перед перекрестками — знак «Пересечение со второстепенной дорогой»;

перед выездом на главные улицы или дороги, идущие в поперечном направлении, устанавливаются знаки «Пересечение с главной улицей или дорогой»; «Проезд без остановки запрещен», «Конец главной улицы или дороги».

2. Признаком, стоящим на втором месте, является рельеф местности. Если проезды равнозначные, то водители транспортных средств всех видов, движущихся по горизонтально расположенному проезду, должны уступать дорогу транспортным средствам любого вида, движущимся под уклон или в гору.

Если рельеф местности настолько сложен, что по каждому из проездов, образующих перекресток, транспортные средства движутся под уклон или на подъем, то, поскольку для всех водителей дорожные условия равны, они не могут служить признаком для определения преимущественного права проезда; в таком случае вступает в силу следующий признак.

3. В качестве признака используются вид транспортных средств, сгруппированных по признакам их назначения и скоростных возможностей. При равных дорожных условиях на проездах, образующих перекресток, право проезда предоставляется в порядке очередности:

а) трамваям (как пассажирским, так и грузовым или уборочно-ремонтным), троллейбусам и автобусам (любого типа и назначения — общего пользования, экскурсионным, ведомственным);

б) автомобилям всех типов (легковым, грузопассажирским, грузовым, специализированным), мотоциклам, мотороллерам и мопедам;

в) тракторам, специальным самоходным, в том числе и механизированным, строительным, уборочно-погрузочным и др.), мотокосалкам (пассажирским, грузовым и специализированным), велосипедам и прочим транспортным средствам.

Никакие транспортные средства внутри перечисленных групп не получают преимущества перед другими транспортными средствами этой же группы — все они имеют равное право на движение. В пелене устого тумана почти невозможно безошибочно определить вид транспортного средства. Поэтому в таких условиях этот признак не применяется — водители считаются имеющими равное право на очередность и разезаются, руководствуясь последним признаком, приводимым ниже.

4. Когда ни один из приведенных выше признаков не дает возможности определить преимущественное право проезда, например, когда на перекрестке проездов с равными дорожными условиями пересекаются пути автобуса и трамвая, автомобиля и мопеда или самоходного механизма и велосипеда, вступает в силу наиболее часто применяемое правило правой стороны. При равном праве на очередность водитель обязан пропустить приближающихся справа от него.

Приоритет правой стороны сохраняется и при подъезде с трех сторон к перекрестку с равными дорожными условиями транспортных средств одной группы.

(Продолжение следует).

Ваше мнение

НА БЕНЗИНЕ, НО БЕЗ КАРБЮРАТОРА

В Центральном научно-исследовательском институте топливно-автомобильного оборудования автомобильных и стационарных двигателей разработана новая, принципиально отличная от всех существовавших ранее система подачи топлива — впрыск с электронным управлением.

Наш корреспондент попросил отметить начальника лаборатории электронного оборудования этого института В. Н. Антонова на некоторые вопросы.

— В ЧЕМ ОСОБЕННОСТЬ ЭТОЙ СИСТЕМЫ?

— Подача топлива в полость впускных клапанов двигателя и его дозирование при новой системе производится с помощью электромагнитных форсунок, установленных в головке блока цилиндров. Для получения импульса тока, подаваемого на эти форсунки, служит электронная схема, собранная на полупроводниковых приборах. Импульс начинает формироваться в момент замыкания прерывателя, который приводится в действие распределительным валом двигателя, и подается затем на электромагнитные форсунки.

Для того, чтобы продолжительность импульса тока, а следовательно, и время открытого положения клапана форсунки могли изменяться соответственно условиям работы двигателя, предусмотрены специальные датчики. Они корректируют состав смеси в зависимости от степени разрежения на впусном трубопроводе, а также температурных, барометрических и других факторов.

Аппаратура получает питание от автомобильной бортовой. Потребляемая мощность зависит от оборотов и нагрузки двигателя, не превышает 25 ватт.

Управление работой двигателя заключено в регулятор подачи воздуха заслонкой, установленной во впускном трубопроводе.

КАКОВЫ ПРЕИМУЩЕСТВА ОБОРУДОВАНЫХ НОВОЙ СИСТЕМОЙ ДВИГАТЕЛЕЙ ПЕРЕД ОБЫЧНЫМИ, КАРБЮРАТОРНЫМИ?

— Первое, что следует сказать в пользу разработанной нами системы, — это повышение мощности двигателя: у серийного М-21 обороты образуются в среднем с электронным управлением, она на 15—25% выше, чем у обычного карбюраторного (при работе на одном и том же топливе бензине А-70).

Другая отличительная особенность — улучшение динамических качеств автомобиля за счет увеличения крутящего момента по всей внешней характеристике. Необходимо отметить экономию топлива и лишь незначительное увеличение на полных нагрузках и переменных режимах.

Электронная схема управления, электронные форсунки и датчики — универсальны для всех отечественных бензиновых двигателей оборотов. При системе требуется лишь соответствующий тип двигателя изменить характеристики датчика.

Ремонт и настройка аппаратуры при эксплуатации весьма несложны и могут быть выполнены техником по электрооборудованию автомобиля.

— ЧТО ВЫ МОЖЕТЕ СКАЗАТЬ О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ ЭТОЙ СИСТЕМЫ?

— Сейчас впрыск топлива с электронным управлением пока экспериментально используется только на автомобилях «Волга» в Москве, Ленинграде, Горьком. Оборудование им и одним из спортивных автомобилей. Из наших изобретений способ подачи топлива в скором времени будет применен на многих бензиновых двигателях.

и переходит к выполнению грандиозных задач семилетнего плана.

Главная задача состоит в том, чтобы уже в 1961 году выпустить не менее 68 000 легковых автомобилей для нужд населения и, наращивая производственные мощности, добиться в 1965 году выпуска не менее 108 000 малолитражных и средних автомобилей. Большие задачи стоят перед нами и в области производства мотоциклов, мотороллеров, велосипедов и, особенно, грузовых автомобилей для удовлетворения растущих потребностей промышленности, транспорта, сельского хозяйства и торговли.

Программа согласованного промышленного производства в странах социалистического лагеря и грандиозные задачи семилетнего плана, стоящие перед автомобилестроителями ГДР, требуют повседневной борьбы за технический прогресс, за введение в строй новых автоматических линий, за специализацию предприятий и типизацию изделий. Все это является неотъемлемой частью народнохозяйственного плана подъема и дальнейшего развития Германской Демократической Республики.

Многое в этой области уже достигнуто. Так, имеется ряд примеров хорошей автоматизации производства: автоматическая линия по обработке крышек блока цилиндров на автомобильном заводе «Заксенринг» в г. Цинкау, автоматическая линия обработки блока двигателя для мотоцикла R1-125 на мотоциклетном заводе в г. Цшолау.

Принцип работы этих автоматических линий одинаков. Одно или двухсторонние, односторонние или двухсторонние станки производят сверление, разметку, снятие фаски, притирку, нарезку резьбы и фрезеровку деталей полностью автоматически: с трех сторон — на заводе в г. Цшолау, шести сторон — на заводе «Заксенринг» в г. Цинкау.

Отдельные станки установлены по принципу кубиков и могут быть (при необходимости) перемещены на другое аналогичное производство. Каждый станок имеет свое самостоятельное электрогидравлическое

двойные позиции. Перед сверлильными автоматическими линиями часто ставит вторую линию для фрезерования блочной. Между ними размещены также и буферную зону. Вообще такие линии не должны быть слишком длинными.

Наряду с жестко связанными автоматическими линиями применяются и свободные связи между станками. Такие станки работают независимо один от другого, а свободные связи позволяют накладывать между станками любое количество деталей или передавать их дальше.

Благодаря росту автоматизации и механизации производства число обрабатывающих станков по сравнению с 1932 годом (при условии равной производительности) составило бы на сегодняшний день всего лишь 20%. Это значит, что потребовалось бы в пять раз больше универсальных станков для достижения такой же производительности, какую имеют современные автоматические линии. Подобное сокращение количества станков стало возможным лишь благодаря совмещению нескольких операций, производимых уникальными станками. Сокращение количества станков, участвующих в процессе, происходит не столь быстро, так как все еще требуются площади для мемориального складирования.

При росте производительности автомобильной промышленности в несколько раз число рабочих, занятых в ней, увеличилось лишь вдвое.

Автомобилестроители ГДР разработали много станков и приспособлений, которые хорошо проявили себя в автоматическом производстве. При этом удалось достичь довольно длительные рабочие операции можно производить без промежуточных передач. Например, на заводе «Заксенринг» в г. Ауэ, здесь и автомат ступенчатой вытяжки был привнесен, разработанный в другом вытяжки детали захватываются направляющими и падают непосредственно на складочное место автомата.

Одно из народных предприятий, изготавливающих оборудование, создало полностью автоматическую линию по производству колесных дисков. Линия состоит из двух свободно соединенных двухпозиционных кривошипных прессов. Сложные штампы и приспособления подает и вытискивает готовые изделия. Захватывающий крюк берет верхнюю заготовку за отверстие и кладет ее между направляющими. Заготовка подается захватывающим и подается к головному прессу глубокой вытяжки. После окончательной вытиски промежуточное изделие выталкивается либо вытискивающей подушкой, либо механическим выталкивателем. Захватыватель подает и подует ее на роликовый транспортер, который переносит ее во вторую прессу. Другое захватывающее приспособление подает изделие и обрезному устройству. После хода толкателя этого пресса гидравлический выталкиватель снимает обрезную и пробитую деталь с обрезного штампа и захватывает ее на складочный стол, который может пневматически перекидывать и разгружаться.

Установки могут управляться в отдельности и взаимосвязано, причем подача информации производится поочередно выключателями. Все инопки управления и контрольные лампы сосредоточены на одной установке.

Одной из задач перехода на полную автоматизацию производства в автомобилестроении является сокращение ритма автоматического производства. Это достигается за счет расщепления длительных по времени операций на несколько более коротких, увеличения подачи станка (увеличение количества рабочих циклов и увеличивает производительность станка), повышения скорости резания и сокращения вспомогательного времени.



АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛИ ГДР В БОРЬБЕ ЗА ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

Инк. Хейц ГЕРЛАХ

Наблюдая в течение ряда лет за развитием уличного движения в городах и сельских местностях Германской Демократической Республики, невольно обращаешь внимание на значительное увеличение количества легковых и грузовых автомобилей, автобусов, мотоциклов, мотороллеров, велосипедов. Главным образом, это машины отечественного производства, а также поставляемые из Советского Союза, Чехословацкой Социалистической Республики, Венгерской Народной Республики.

Автомобилестроители ГДР в настоящее время завершили первый этап в развитии отечественного автомобилестроения

свое управление. Имеется также автоматическое действующее устройство для уличного движения.

В течение последних лет основательно изменился станочный парк на автомобильных заводах ГДР. Все вытискивается универсальных станков, на смену которым приходят специальные на автоматических линиях. Такие станки детали передаются автоматически от позиции к позиции, ставятся на рабочее место и заиреплюются. Во избежание простоев отдельные рабочие операции по возможности согласовываются во времени. Там, где требуется более длительное время обработки, включаются

НОВАЯ ДЕМОКРАТИЯ

В настоящее время в ГДР многое делается, чтобы успешно решить эти технические проблемы.

Не менее важной проблемой является специализация предприятий автомобильной промышленности, стандартизация и типизация изделий. Этими проблемами в Германской Демократической Республике занимается специально созданные научные центры — так называемые «Центры разработки и конструирования». Уже достигнуты некоторые положительные результаты. Так, хорошим примером стандартизации в автомобилестроении может служить работа над конструированием легковых автомобилей «Вартбург» и «Транзит», проведенная в научном центре, в г. Карл-Маршштадте. Достигнуты успехи также и в стандартизации технических условий на приемку изделий автомобильной промышленности. Раньше при испытании отдельных образцов и нулевой серии каждое предприятие руководствовалось собственными техническими условиями, различавшимися по методам замеров и испытаний, допусков. Сейчас введена система единых испытаний и технических требований по приемке отдельных узлов, агрегатов и целых автомобилей.

Большое значение будет иметь и специализация предприятий автомобильной промышленности. Мы добиваемся, чтобы каждое предприятие выпускало только однотипные изделия, осваиваясь от несвойственной ему продукции. До сих пор времени, например, в ГДР выпускалось 84 типа автомобильных агрегатов. Благодаря последовательной типизации изделий автомобильной промышленности уже в 1961 году выпускаемые автомобилиные агрегаты сведены в 8 типов, а в 1962—1963 годах — все производство агрегатов будет базироваться на 4 основных типах.

Широкая программа автоматизации производства, специализации предприятий, стандартизации и типизации изделий обеспечит выполнение семилетнего плана автомобильной промышленности ГДР и будет способствовать повышению благосостояния трудящихся республики.

Берлин.

РЕШЕНИЕ ПЯТИЛЕТКА ЧЕХОСЛОВАККИИ МОТОЦИКЛОСТРОИТЕЛЕЙ

Чехословацкая народная промышленность вот уже четыре года держит мировое первенство по производству и экспорту мотоциклов. В прошлом году экспорт их достиг рекордной цифры — 150 000 штук. Такого результата не добивалась еще ни одна страна, в том числе и Англия, претендовавшая некогда на монополию в экспорте мотоциклов.

Пятнадцать лет назад, в октябре 1946 года, в Чехославии был издан декрет о национализации промышленности и банков. Он открыл новую эру в развитии экономики страны. И тогда же, на Парижской выставке впервые демонстрировалась модель мотоцикла Ява-250, которая несла в себе новые и оригинальные конструктивные черты.

Уже первые результаты, достигнутые после национализации промышленности, убедительно показали огромные возможности развития мотоцикlostроения в стране. Если в 1937 году было выпущено 14 116 машин, то уже в 1948 году 68 000 штук.

Особенно возросли успехи мотоциклетной промышленности Чехославии, когда страна ставит на путь планового социалистического строительства, разработав свой первый пятилетний план. В итоге в течение пяти лет производство мотоциклов достигло почти 200 000 штук в год; соответственно рос экспорт и в 1958 году из 278 038 выпущенных в Чехославии мотоциклов более 100 000 было продано за границы.

Особенностью чехословацкой мотоциклетной промышленности, ставшей на рельсы планового социалистического развития, является ее независимость от

проходящей конструкторской «моды», характерной для мотоциклетных фирм капиталистических стран. Широчайшие возможности для творческой и экспериментальной работы, созданные на заводах, позволяют чехословацким конструкторам глубоко анализировать всевозможные появляющиеся новинки и патенты, отвергая различные конструктивные сенсации. И это отнюдь не мешает чехословацким мотоциклам сохранять за собой славу наиболее современных и совершенных конструкций.

В нынешнем году Чехославия приступает к выполнению своего третьего пятилетнего плана развития народного хозяйства. В этом плане мотоциклетной промышленности уделено особое место. Прежде всего, предусмотрен дальнейший значительный рост выпуска продукции: в 1965 году запланировано выпустить 416 000 мотоциклов, т. е. почти в тридцать раз больше, чем в довоенном 1937 году!

В течение ближайших лет номенклатура и ассортимент продукции мотоциклетной промышленности Чехославии значительно расширится. В пятилетнем плане четко сформулированы задачи максимальной типизации моделей и унификации деталей, дальнейшей автоматизации и механизации производства. На этой основе будет создано большое многообразие конструкций, представляющих собой различные комбинации в совершенстве отработанных и унифицированных агрегатов и узлов. Большую роль такой принцип будет играть и в развитии спортивного мотоцикlostроения.

ДОСО ДЕСЯТЬ ЛЕТ

Добровольная организация содействия обороне Болгарской Народной Республики отметила свое десятилетие. Созданная в результате объединения борцов против фашизма и Народного союза за спорт и технику, как массовая патриотическая организация ДОСО стала испытанным и преданным помощником Болгарской коммунистической партии в деле широкого распространения технических знаний среди народа, усиления оборонной мощи республики.

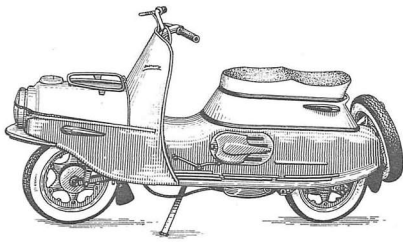
В последние годы ДОСО добилась немалых успехов в организационно-массовой и спортивной работе. Трудно найти сейчас в Болгарии населенный пункт, в котором нет первичной организации ДОСО. Быстро растет количество членов этого патриотического общества: с 320 тысяч при его учреждении оно увеличилось до 850 тысяч. Сотни тысяч трудящихся научились под руководством активистов ДОСО спортивной стрельбе,

радиотелеграфии, приобщились к морскому и воздушному спорту. Особенно бурными темпами развивается в стране подготовка водителей автомобилей и мотоциклов.

Еще в дни учреждения ДОСО в ряде промышленных городов Болгарии были созданы первые автомобильные. Вначале они готовили мотоциклистов и шиферообладателей. Ускоренное экономическое развитие страны по пути социализма поставило перед автомотористами общества задачу готовить тысячи шоферов для народного хозяйства.

ДОСО с честью выполняет эту исключительно важную задачу. За короткий период число водителей автомотористов увеличилось с 24 в 1956 году до 314 в конце 1960 года. Только в минувшем году было открыто в городах, селах, на заводах и в институтах 160 новых клубов. Об огромном интересе народа к овладению техникой говорит хотя бы тот факт, что в клубов

«ЧЕЗЕТА»



Модель 502

В течение последнего времени чехословацкий завод ČZM вел работу по модернизации двигателя для выпускаемого с 1957 года мотороллера «Чезета». Эта работа увенчалась успехом. Создан новый двигатель повышенной мощности, что, в свою очередь, потребовало существенных изменений в конструкции других агрегатов и деталей машины, особенно в ходовой части. В результате всех изменений и возникла новая модель мотороллера, серийное производство которого начато в декабре 1960 года.

Главной особенностью мотороллера «Чезета», модель 502, является его новый двигатель с одной выпускной трубой. Двигатель этот имеет рабочий объем 171,7 см³ (диаметр цилиндра

58 мм, ход поршня 65 мм), т. е. та же размерности, что у старой модели, но мощность его возросла с 8 л. с. до 9,5 л. с. при 4750 об/мин. Увеличение мощности сплавляют с основным применением одновыпускной системы, что улучшило наполнение цилиндра рабочей смесью и сделало более равномерной температурную нагрузку двигателя. В сочетании с прямоточной продувкой все это дало не только повышение мощности на 1,5 л. с., но снизило расход топлива при частичных нагрузках. В результате общий эксплуатационный расход топлива мотороллера «Чезета-502» сохранился на уровне прежних моделей, несмотря на повышение динамических качеств машины.

Хотя размеры кривошипно-шатунного

механизма двигателя также не изменились, он значительно отличается от прежнего. Шатуны изготовлены из хромомарганцевого сплава, допускающего непосредственное центрирование, поэтому нижняя головка шатуна выполнена без запрессованной втулки и сама подвергается цементации и закалке. По бокам шатуна установлены кроме того, твердые стальные кольца, обеспечивающие правильное положение шатуна на пальце, диаметр которого значительно увеличен. Все кривошипно-шатунного механизма после такой модернизации уменьшился, что позволило за счет уменьшения балансировочных отверстий в маховике.

Для лучшего охлаждения и более плавного обтекания двигателя предусмотрена частичная капотировка цилиндра и головки цилиндров. Обдувание — принудительное, с помощью вентилятора, крыльчатка которого приводится от шкива на ходовые цепи и вращается по валу; при максимальном числе оборотов на привод вентилятора затрачивается мощность не более 2,5 л. с.

Так же, как и предыдущая модель, «Чезета-502» выпускается в двух основных вариантах: с династартером и без династартера. В первом случае (модель 502/00) на машину устанавливается династартер, предназначенный как для запуска двигателя, так и для использования в качестве генератора во время работы двигателя. Все электрооборудование мотороллера в этом случае имеет наддувительное; две пусковые шестиэлементные аккумуляторные батареи подключены последовательно.

В более дешевом исполнении мотороллер выпускается без династартера и оборудуется 8-вольтовым мотоциклетным электрооборудованием с одной аккумуляторной батареей (модель «Чезета-502/01»).

В глушителе шума впуска двигателя установлены значительно измененные плоские заслонки; их форма и конструкция сохранилась. Новая конструкция не только способствует лучшему глушению шума, всасыванию и по возможности наполнению цилиндра рабочей смесью.

Карбюратор «Иков» оснащен пусковым устройством, которое помещается с левой стороны передней стенки мотороллера возле ящика приборов. Звенья и детали карбюратора и привода карбюратора изготовлены с более высокой точностью, чем раньше, и имеют более тонкую градацию размеров.

В механизме переключения передач передаточных изменений немного, самым существенным из них является новый силовым указатель нейтрального положения с упорным пальцем, усилие которого направлено против кулисы. Речь идет о повышении надежности работы карбюратора, т. е. механизм указателя практически невозможно вывести из строя.

Автоматическое выключение сцепления у механизма переключения передач вполне оправдало себя на прежних моделях «Чезета». Поэтому оно сохранилось и в новой модели, но некоторыми изменениями. Так, для достижения полной безотказности в работе механизма сцепления тяга от двухэлементного рычага переключения передач установлена в шаровых шарнирах. Это потребовало изменения порядка переключения передач, теперь оно осуществляется в обратном порядке — по сравнению со старой моделью — сначала выключается первая, нужно отжать переднюю часть педального рычага, а вторая, третья и четвертая передачи переключаются в последовательном порядке. В связи с увеличением максимальной скорости вращения мотороллера приняты меры по повышению прочности некоторых деталей, а конструктивно передней и задней рычажных подвесок принята полностью несмещаемая. В передней рычажной вилке вместо резиновых подушек с обеих сторон установлены две выносные тяги с жестким амортизатором. Если в старой модели «Чезета» на передней вилке было всего две тяги, сейчас, то теперь каждая из втулок вилки снабжена масляной. Точнее воспринимаются спиральными пружинами.

Задняя рычажная вилка мотороллера отличается жесткой трубчатой конструкцией, выносными тягами и жестким креплением у заднего колеса применен

ДОСО — ДЕСЯТЬ ЛЕТ

и на курсах обучено 380 тысяч шпор-любителей.

Учебной работой в 1000 мотороллерных ДОСО занято свыше 10 тысяч строителей и преподавателей курсов и школ.

Большое внимание уделяет обществу развитию олимпийского массового спорта. За минувшие 10 лет было проведено много встреч и состязаний, в том числе международных, в которых выступали десятки мастеров и лучших спортсменов. Советской спортивной обществу известны имена таких болгарских гоночников, как Тодор Гитов, Илия Чурбанов, Йордан Тополодски, Нинид Николов, Илия Сотиров. В Софии и Пловдиве оборудованы две трассы дорожки, на которых спортсмены Болгарии встречались с мотоциклистами международного класса из других стран. Не раз мотоциклисты Болгарии завоевывали победу на отечественных мотоциклах «Валкан» во время

состязаний в ГРП. В итоге международных соревнований спортсмены ДОСО являются обладателями 12 золотых, 14 серебряных и 14 бронзовых медалей.

8 встреч этого клуба готовятся все автомотороллеры и первичные организации ДОСО. Во многих районах страны прощания, вечера, были проведены агитпробы. В Коларовград, Русе, София и ряде других городов состоялись массовые мотокроссы, на которых присутствовали тысячи любителей мотороллера.

Подвизалась всех веток Добровольной организации содействия обороне Болгарской Народной Республики со своим юбилеем, советские добровольцы желают им новых успехов в их ставших патристических делах.

«ПАННИОНЯ»

Немецкий журнал «Дер Штрассенфернер» опубликовал в № 1 за 1961 год подробный отчет об испытании новой модели восторженного заводчика «Паннионя», выпускаемого заводами Челья в Будапеште. Этот отчет представляет тем бо́льший интерес, что в этом году наезд проводил испытания мотоцикла «Паннионя» модели 1958 года, журнал подтверждает достоверность. Мы с некоторым опасением исследовали историю новой «Паннионии», памятуя наши впечатления 1958 года, — пишет журнал сейчас. — Тем более приятно было убедиться в обратном: «детские болезни» преемной модели остались позади и теперь речь идет об отличии мотоцикла, который способен выдержать сравнение с лучшими моделями этого класса».

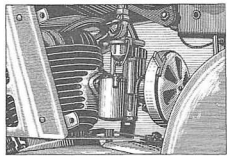
Сравнение с моделью 1958 года значительно удобное стала посадка на мотоцикле. Сиденье теперь на сплошном дадено от рулевого и посажено на более вертикальной. Благодаря увеличившемуся размеру бака (он вмещает 18 литров топлива) уменьшилось положение колен водителя. Рыночки и педали управления расположены весьма рационально. Сиденье состоит из двух подушек: сравнительно с преемной моделью размеры его увеличались как в длину, так и в ширину.

Большой похвалы заслуживает геометрия рулевого управления «Паннионии» — мотоцикл исключительно хорошо держит дорогу, стабилен в управлении даже на очень пересеченной местности. Это достоинство, впрочем, было естественно и модели 1958 года. Здесь следует лишь подчеркнуть, что введенные в новой модели не отразились на проходимости и управляемости машины.

Одноцилиндровый двухтактный двигатель с возвратной продувкой имеет рабочий объем 246,8 см³ (ход поршня и диаметр цилиндра одинаковы — 68 мм), степень сжатия 7,2; двигатель развивает мощность 14 л. с. при 5100 об/мин. В конструкции двигателя использованы детали и материалы, приемлемые для изготовления, впрочем, не только на крайнем море, абсолютно устранена сложность и заклинивание поршневой, неоднократно бывавшая причиной взрывания цилиндра, в нем сделаны продольные шлицы, обеспечивающие возможность неограниченного допозитивного пускового устройством. Это устройство расположено сбоку, а привода и корпусу смесительной камеры и имеет привод с помощью троса в гибкой оболочке. Управление пусковым устройством осуществляется при помощи рычажка на руле. При нажатии на этот рычажок в пусковое устройство подается дозированное пусковым устройством количество топлива и одновременно открывается доступ воздуха и рабочей смеси в корпус смесительной камеры (наподобие того,

как это делается в других конструкциях угнетенной поплавка).

В новом карбюраторе нет поплавковой камеры. Главный жиклер и жиклер холостого хода ввернуты справа, с тор-



двойной магистровой подвески. Так же, как и на переднем колесе, подвеска заднего колеса имеет гидравлический амортизатор мотоциклетного типа.

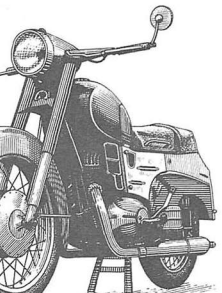
Переднее и заднее колеса мотороллера взаимозаменяемы, что обеспечивает удобные условия при эксплуатации. Для снятия переднего колеса достаточно лишь открутить одну гайку и вынуть ось. При этом заднее колесо имеет педальный рычаг и колесо легко выдвигается из звездочки.

Эффективность тормозов обоих колес существенно повышается благодаря изменению конструкции различного тормозного кулачка. В сочетании с выходящими из размеров тормозных колодок (35 мм) новая конструкция кулачка обеспечивает при торможении со скоростью 40 км/час тормозной путь 12,5 м.

Задняя цепная передача полностью закрыта в разъемном кожухе, имеющем ручку служит не только для осмотра, но также и для смазки пригодной цепи; он замыкается резиновой прокладкой.

Вместо подставки преемной конструкции на новой «Чезете» применен от-

«ВЕНГЕРСКАЯ МОТОЦИКЛЕТНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ СДЕЛАЛА БОЛЬШОЙ ШАГ ВПЕРЕД»



но; доступ к ним очень удобен и не требует снятия, или поворачивания карбюратора. Проклятия показала, что благодаря наличию пускового приспособления пользоваться при пуске воздушной заслонкой не приходится, хотя она имеется. При необходимости (например, поднимаясь на крутой холм) пусковым устройством можно пользоваться для обогащения смеси.

Многодисковое масляное сцепление работает мягко и требует небольших усилий от руки. Переключение передач осуществляется четко и легко. На второй передаче можно развивать скорость до 80 км/час, на третьей — до 90 км/час. Коробка передач — четырехступенчатая, с ножным переключением. Максимальная скорость мотоцикла, достигнутая при испытаниях — 100 км/час. Расход топлива при равномерной езде со скоростью 40 км/час составил в среднем 4,4 л/100 км.

Общую высокую оценку дали испытатели также и тормозам новой «Паннионии». Особенно мягко действует ручной тормоз. При воздействии обоев, тормоз (многого и ручного) тормозной путь «Паннионии», шедшей со скоростью 40 км/час составил 9 метров. Однако по-прежнему вызывает нарекания привод ногомного тормоза с помощью гибкого троса в оболочке. Ну, конечно, можно заменить его жесткой тягой.

Некоторые неудобства имеются при пользовании индикаторами. По мнению испытателей, в старой модели этот узел был выполнен лучше.

На преемных моделях «Паннионии» применялся маховичное магнето, с которым были нередко связаны всякие неприятности, в частности перегорание ламп. Новал моделью мотоцикла оборудована 60-ваттный генератором с регулируемым напряжением, который, наряду с питанием всех потребителей тока, осуществляет зарядку аккумулятора. Батарея 6-вольтовая, емкость ее 6 ампер-часов; она заключена в прозрачный пластмассовый корпус.

Сравнение модели мотоцикла «Паннионии» вывукса 1958 и 1960 года на основе многодневных испытаний и серьезного технического анализа. Пишет журнал «Штрассенфернер», — мы пришли к убеждению, что венгерская промышленность сделала большой шаг вперед. Хотелось поздравить с этим успехом братский мотоциклетный коллектив венгерской народной Венгрии.

индией боковой упор, облегчающий установку машины на стоянке. Кроме того, в комплекте воинного инструмента предусмотрена съемная монтажная подставка, облегчающая ремонтные работы.

Мотороллер снабжен мигающими указателями поворота современной напольной формы. Электрический звуковой сигнал встроен в кузов.

В несущий кузов мотороллера тонко нанесены изменения. Головная руля усилена на двумя ребрами; новыми ребрами усилены и боковины, несущие бензобаки. Несколькo расширен полочный настил в задней части кузова; условия поездки для пассажира улучшены так же и тем, что вентиляционные решетки в задней части кузова устранены, и она остается чистой также и при плохой погоде.

Мотороллер «Чезете-502» развивает максимальную скорость 83 км/час; он способен преодолевать подъемы до 38 проц.; эксплуатационный расход топлива составляет 3,2 л на 100 км пробега; при скорости 50 км/час расход не превышает 2,8 л/100 км. Емкость топливного бака — 12 л.

Сухой вес мотороллера — 140 кг.



Экспедиция

Р. ВИТ и О. ХАЛУПА

Танзики Зискунда

Дорога плохая, много воронок. Кажется, будто мы попали сюда после бомбежки. Автомобиль едва прозудит. Проезжаем пять, десять, двадцать километров. Деревни так и нет. Ясно только, что от линии нефтепровода мы незаметно отклонились к востоку.

Керта и компас все же помогают взять правильное направление. Перед самым Дейр-33-Зором неожиданно попадаем на асфальтовую дорогу. Через 5 километров выезжаем в столицу бедуинов на Евфрате.

Романтическое представление об этом городе быстро рассеивается. Здесь нет ни шатров, ни верблюжьих стад. Выясняется современные здания: школы, учреждения, рестораны; висит мост через Евфрат, построенный французами, протянувшись довольно широкие улицы. Что же действительно бедуинское осталось в столице бедуинов? Прежде всего, одежда: типичные рубашки — галлабия, одетые поверх юбок. Короткие рукава не прилипли, в терять по сторонам. Бедуины обычно просто заворачиваются в это одеяние, не засовывая рук в рукава.

На улицах встречаются чехословацкие автомобили, мотоциклы разной кубатуры. Мысленно представляем себе, как бы выглядела, например, Вацлавская площадь в Праге или площадь Свободы в Братиславе, если бы по ней неслась Ява-350 с тремя бедуинами в развевающихся платках и одеяниях, напоминающих ночные рубашки.

Даваясь по мосту, мы имели немало веселых минут. За нашими «Татрами» на него въехали легковые и грузовые автомобили, повозки, мотоциклы; тут же следуют стада овец и коз, пешеходы. Проезд регулируют солдаты.

Под нами несет свои мутные воды Евфрат. Мост заметно покачивается. Тут ездят очень медленно. Ведь не знаешь, в какой момент паренек или женщина с огромной вазанкой сухого хлопкового хворста на голове появится перед радиатором.

— Предоставим аллаху разобраться в ситуации, — смеется мы, когда посередине моста встречаемся с нагруженной деревом трехтонкой.

Разъехаться нелегко. Шофер грузовика сигналил нам. Не остается ничего другого, как ответить ему тем же. Он заглушил двигатель, мы сделали то же самое. За трехтонкой на мосту повалилось стадо овец, ягнят, ослов и мулов.

Араб в темном-голубом клетчатом плаще подошел к нам, чтобы выразить свою

досаду. По арабскому обычаю, он говорит много, еще больше жестикулирует руками, сопровождая свои жесты сердитыми и жалобными гримасами. При этом он каждую минуту указывает на Евфрат.

— Ну, что же делать, — отвечаем ему по-чешки. — Двигаться назад придется тебе, у нас прицепы!

Он не понимает ни слова, но наш жест достаточно выразителен. Араб сначала огорчился, но столь же скоро развесялился. Понимаем друг друга руки, смеемся, сказавшись, стражи моста на противоположных его сторонах не договорились между собой. Всем транспортным средствам на северной его стороне приходится двигаться в обратном направлении. А с юга за нашими «Татрами» следует огромный поток машин и животных.

ЗДЕСЬ ЖИВУТ ДРУЗЬЯ

Мы едем из Дейр-33-Зора в Халеб. Решаем отправиться к голубого автомобиля домой. Причина не только в искриливой тормозной тяге и левой части оси. Движение по бездорожью показало, что в результате бесперывных ударов дышла прицепа сильно изнашивается задняя часть шасси автомобиля. А нам необходимо спрятать до предела возможное оборудование, уменьшить количество запасных частей.

Хотя дорога до Халеба имеет асфальтовое покрытие, трудно избавиться от ощущения, что мы все еще движемся по пустыне. Неровная дорога вынуждает ехать очень осторожно. Местность однообразная, равная, селения встречаются редко.

Халеб — один из самых древних городов мира — больше и многолюднее Дамаска. Современные кварталы его хорошо благоустроены, старые арабские кварталы и базары очень живописны. На самом высоком месте расположена цитадель и археологический музей, где хранится одна из самых замечательных коллекций Ближнего и Среднего Востока.

Выезжаем на главную транспортную артерию Сирии — автодорогу, ведущую на юг, к Дамаску, и далее в Иорданию.

Мы должны обязательно побывать в Хомсе, городе, в котором нашу страну знают особенно хорошо. И вот он перед нами. Здесь находится сахароварочный завод и обувная фабрика, построенные и осваиваемые под руководством специалистов из Чехословакии, с использованием опыта готвальдовских предприятий. Но

примечательность города — большой нефтеочистительный завод, построенный в прошлом году Чехословацким техникоспортом.

В ознаменование пуска нефтеочистительного завода были изготовлены специальные значки. Работников Техноэкспорта наградили орденами Объединенной Арабской Республики. Чехословацкие специалисты, соревнуясь с крупными зарубежными фирмами, построили оснащенные по последнему слову техники предприятия. Провел и документация гигантской стройки были разработаны в невиданно короткий срок. Все оборудование привезли на паромках в сирийскую пристань Латакию, а затем чехословацкие шоферы доставили его к месту назначения.

В общей сложности им пришлось транспортировать 23 тысячи тонн груза. Перевозили машины и сборные конструкции. Случалось, что на автомобиль грузили до 35 тонн. Благодаря самостоятельной работе шоферов, нефтеочистительный завод был сооружен точно в срок.

Мы посетили это предприятие, когда строительство было уже закончено. Здесь вырабатывается и отправляется во все уголки страны высокооктановый бензин, керосин, дизельное топливо. Эти продукты экспортируются и в соседние государства. На освещенной солнцем равнине серебром сияет завод — символ дружбы и сотрудничества чехословацкого и арабского народов.

Жители Хомса познали вкус кнедликов и гуляша, пирогов и калача, и не случайно чешская кухня получила у горожан большое признание. Как только узнают, что приезжий европеец — «чик» (так тут называют чехов), его встречают улыбающимися и приветствуют крепким рукопожатием.

Из Хомса до Дамаска добираемся быстро. Автомобиль хорошо бежит по прекрасному асфальту. Но тормоза голубого прицепа не работают, поэтому приходится все время быть начеку.

Перед зданием чехословацкого консульства в Дамаске прямо на тротуар выгружаем из автомобиля и прицепа ящики, сумки, инструменты, фотоматериалы, ключи, табуретки.

Повдвигаться — прежде всего, поэтому все лишнее вози! Счет идет на граммы. Вопрос чаще всего разрешается так: «Обойдемся и без этого!»

Все необходимые переключивает из прицепа в автомобиль, а из них удаляются лишние книги, документы, отключки и приборы.

Безжалостная чистка закончена. Ганзелька и Эммуду облеглоно вздыхают. Правда, они немного озабочены, дадут ли этого минимума на будущее. К кому же неизвестно, как долго еще сможет служить красный кирпич.

НИЖЕ УРОВНЯ МОРЯ

Сирийский район Объединенной Арабской Республнки включает в себя впадину реки Ярмук и Иордан и доходит до южного берега Тивердского (Галилейского) озера. Здесь — граница с враждебным Израилем. Военное управление ОАР разрешено нам выехать на эту неспокойную территорию.

Дорога в Шейх Мескин отъезжает от автодороги Сирии — Иордания и ведет на северо-запад. Сначала высота около 900 м над уровнем моря, затем идет медленное снижение. Тивердское озеро находится на 212 м ниже Средиземного моря. Это значит, что мы должны спуститься на целых 1100 м. Поворот на поселение Фик, и стремительный, головокружительный спуск в долину реки Ярмук, самого большого левого притока Иордана. Река тут протекает ниже уровня моря и образует границу между Сирией и Иорданией. В долине проходит железнодорожная линия из селения Дерна до Хайфы. Но в настоящее время в связи с напряженным положением на границе поезда следуют только до последнего сирийского населенного пункта — курортного местечка Эль-Хома. Это и есть конечная цель нашей поездки по Юго-Западной Сирии. Шоссеяная дорога идет отсюда вдоль Ярмука и далее через Иордан до города Табария на израильской стороне, но сейчас она пустыня.

Сегодня утром в Шейх Мескине мы застегивали кожаные куртки на все пуговицы и натягивали на голову шерстяные шапки. А теперь, спустившись на несколько сот метров вниз, ощущаем дыхание весны. В садах Эль-Хома цветут неведомые нам красные и желтые цветы, теплый ветер покачивает огромные листья финиковых пальм. Как будто попали в другую страну, в другой мир. Мы уже в легких рубашках, без шапок.

В скалах бьют источники с горячей минеральной водой, насыщенной углекислым газом и сероводородом. Они образуют бассейны для «диких» курортов.

нинов. Врачей, да и вообще никаких медицинских работников здесь нет.

Приближаясь к долине Иордана по пути из Аммана, столицы Иордании, в Иерусалим, снова встречаемся с весной в эту предновогоднюю пору. Дыхание весны на этот раз усилено теплом, излучаемым Мертвым морем. Спускаемся к нему. Небольшой мост через Иордан.

Из садов, расположенных вдоль побережья, по узкой дороге выбрывается на шоссе небольшой грузовой автомобиль. На последнем довольно крупном подъеме центр тяжести груза сместился к задней оси и передние колеса поднялись вверх. Водитель в бедующую платку вылезает из кабины, как из самолета. Став на буфер, он пытается заставить переднюю часть автомобиля опуститься. При каждом прыжке из ящиков высыпается помидоры; с трудом сдерживаем смех.

Наконец, шофер понял, что так дело не пойдет, и осторожно начал сгружать ящики на землю...

Через километр дорога отъезжает к пляжу. Вот он, Мертвое море! Сколько мы о нем читали и слышали!

Нас привлекает интересная в археологическом отношении пограничная деревня Курман, расположенная на побережье. Чтобы проехать к ней, нужно специальное разрешение юрдакской полиции. Получаем его и отправляемся в путь. С удовольствием перенесли бы автомобили на руках к Курману, чем вести их по камням, выбоинам и ямам. Расстояние — всего неполных 10 км, но тратим на него около 2 часов.

Дорога становится такой тяжелой, что нам приходится выйти из автомобилей и продвигать путь пешком. К нашей радости обнаруживаем, что наряду с мертвой водой тут есть и живая — целый бассейн, а в стремительной речке водится даже рыба!

По той же ужасной дороге возвращаемся назад и облеглоно вздыхаем, когда колеса автомобилей снова касаются гладкого асфальта иерусалимского шоссе.

Ночуем на пляже у отеля «Лидо». Чехословацкое радио сообщает, что в Праге все приготовлено к встрече нового года. Глотаем слюну, вспоминаю о карпе и прочих яствах. Какие тут карпы — у Мертвого моря?

(Продолжение следует.)

По следам наших выступлений

«Мы — СЕРЕДНЯЧКИ»

В 12-м номере нашего журнала за 1960 год была опубликована статья «Мы — середнячки» о подготовке технических специалистов в Ирвинской области. В редакцию поступило письмо от председателя Ирвинского обкома ДОСААФ тов. Черпачова.

«Ирвинский обком ДОСААФ, — пишет тов. Черпачов, — признал критические замечания статьи «Среднячки» Ирвинской области. По недостаткам, указанным в этой статье, приняты соответствующие меры. Решен вопрос с руководящими представителями области об отпуске курсантов в свободное время для занятий в утренние часы в клубе ДОСААФ.

В автомотклубах области созданы со-

веты автомотклубов с привлечением представителей партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Приняты меры по улучшению и развитию мотоциклетного спорта. На основании статьи проведено по программе Всесоюзной спартакиады в районах области 62 мотоциклетных соревнования, в которых участвовало 948 человек. Кроме того, проведено 4 областных мотоциклетных соревнования по ледяной дорожке с участием 159 спортсменов.

Команда области принимала участие в зональных соревнованиях в г. Вологде в гонках по ледяной дорожке, где участвовало 12 областей и заняла второе место».

ВОДИТЕЛЯ ЛИШИЛИ ПРАВ

РВАЧ ЗА РУЛЕМ

Использовать автомобили и другие транспортные средства в корыстных целях, в качестве источника личного дохода, запрещено. Это положение советского законодательства, зафиксированное в пункте ст. 31 Правил движения по улицам и дорогам Советов СССР, давно известно водителям. Однако до сих пор нам время от времени приходится сталкиваться с людьми, которые пытаются обойти его. Причем чаще всего они делают это в ущерб выполнению производственного плана своего хозяйства.

Иногда на путь обмана государства водителям толкают и заказчики. Желая «отблагодарить» водителя, заказчик в путевых документах приписывает ему лишние часы работы, забывая при этом, что он закладывает не в свой карман, а в карман государства. Кроме того, такая приписка дает возможность неустойчивому водителю использовать автомобиль в своих целях.

Так было и с шофером Э-В автобазы Мертвостроу Владимира Иванкина.

21 января 1961 года шофер Иванкин на автомобиле ЗИЛ-164 номер МЯ 75-03 был направлен для выполнения работ в одну из строительных контор. Если верить запискам в путевке, то прибыл он туда в 8.00, а закончил работу в 17.00.

Может показаться странным, но в 16 часов водитель Иванкин, выполнявший работу в стройконторе, уже был задержан инспектором 16-го отделения ОРУД на шоссе Энтузиастов за перевозку мебели, принадлежащей гражданину З.

При разборе проступка Иванкина оказалось, что это не первый случай, когда водитель использовал автомобиль в личных целях.

В конце декабря 1960 года Иванкин был задержан для перевозки оборудования на объект стройконторы № 4. Утром он уехал из гаража для выполнения работ, но к месту назначения в течение целого дня так и не прибыл. Где он был и что делал, администрация базы установить не смогла, но работа на объекте была сорвана, бесцельно простоял край, вызванный для погрузки оборудования.

Правда, за этот случай администрация базы строго наказала Иванкина; ему было объявлено строгое предупреждение и удержана стоимость материального ущерба, причиненного базе.

Однако шофер не сделал для себя выводов. Поэтому дисквалификационная комиссия ГАИ УВД инспектора Моссовета за использование автомобиля в корыстных целях и специально заседавший в автобазе лишил шофера В. И. Иванкина права управления автомобилем сроком на 6 месяцев.

Е. БОБКОВ,
подполковник милиции.

РЕКОРДНО-ГОНОЧНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ СКОРОСТИ 800 км/час

Как известно, одной из нерешенных проблем в создании рекордно-гоночных автомобилей является качество шин. Возникающие при высокой скорости огромные центробежные силы ставят перед конструкторами исключительно сложные задачи в этом отношении.

Поэтому приобретает определенный интерес сообщение о создании нового рекордно-гоночного автомобиля с колесами без шин. Его спроектировал конструктор Леопольд Шмида, работающий на заводе Пиллер (ФРГ). В кругах специалистов Шмида был до сих пор известен своей конструкторской находкой синхронизаторов, которые применяются в коробках передач.

Полностью отказавшись от пневматических шин, Шмида применил на своем автомобиле оболочку из профилированного алюминиевого сплава, на которой для защиты от вращающихся центровальных пружин предусмотрен бандаж из высококачественной рессорной стали. Ось колеса жестко крепится к корпусу автомобиля без каких-либо обычных средств подвески и амортизации толчков и колебаний. Пружинящий элемент предусмотрен лишь внутри самого колеса — леометаллическая оболочка его соединяется со ступицей при помощи диска, выполненного из специальной резины. Такая жесткая «внутренняя подвеска» колес дает наряду с экономией веса и другое неоспоримое для сверхскоростных машин преимущество — постоянство ювели и базы колес. Само собою разумеется, что подобная конструкция допустима лишь для гонок на трассах с исключительно гладкой поверхностью; конструктор рассчитывает, в частности, провести рекордные заезды на Соленых озерах близ Бонневилля в штате Юта (США).

Еще одним существенным преимуществом отхода от пневматических шин является экономия энергии вследствие наличия мощности двигателя. Сопротивление качению, на преодоление которого расходуется, как известно, часть мощности двигателя, возрастает при увеличении скорости у металлических колес не в такой прогрессивной, как у пневматических. Кроме того, достигается снижение веса неподрессоренных масс, что в свою очередь благоприятно действует на «держание» автомобилем дороги. Конст-

рукция колеса ясна из приводимого рисунка.

В качестве двигателя, способного развить необходимую для побития рекорда огромную мощность, Шмида выбрал авиационную турбину «Брисстоль», вес которой равен всего 370 кг, а мощность — 8000 л.с. Однако официальные условия Международной автомобильной федерации (ФИА) для рекордно-гоночных автомобилей предписывают наличие по крайней мере двух ведущих колес. Это значит, что полностью использовать турбину для реактивного привода автомобиля нельзя. Чтобы обойти это официальное предписание ФИА, конструктор использует 60 проц энергии газа, как реактивную силу, а примерно 40 проц направляет на полатки колеса специальной турбины, которая соединена простой шестеренчатой передачей с задними колесами автомобиля; последние становятся, таким образом, ведущими. В такой мере ФИА признает такое конструктивное решение правомерным, еще неизвестно, однако в руках конструктора остается возможность варьировать количество газового потока, подаваемого на приводные турбинные колесо; часть мощности, подводимой к ведущим колесам, может и превышать 40 проц.

На автомобиле применены дисковые тормоза, действие которых дополняется двумя воздушными тормозами в задней части машины. Конструктор считает такой способ более надежным, чем применение парашютов.

По своим аэродинамическим формам автомобиль Шмида также производит необычное впечатление. В отличие от других рекордных автомобилей, где все

агрегаты смонтированы в едином обтекаемом корпусе, здесь применено разделение автомобиля на три аэродинамически самостоятельные части, связанные между собой легкими плоскостями тонкого самолетного профиля. В центральном корпусе находится место водителя и размещен силовой агрегат. Боковые корпуса образуются из узких обтекателей над колесами. В этих корпусах расположены топливные баки, а сзади имеются воздушные тормоза. Лобовая поверхность автомобиля составляет всего 1,65 м², коэффициент сопротивления воздуха не превышает 0,19.

Интересно сравнить некоторые данные автомобиля Шмида с «Синей птицей» Каммелла (см. «За рулем» № 8 за 1960 г.) и «Райлтоном», на котором Джим Кобб установил мировой рекорд, державшийся по сей день. По стартовому весу (1950 кг) он более чем в два раза легче «Синей птицы» (4000 кг) и «Райлтона», который весил 3700 кг. Незначительно превосходя оба автомобиля по габаритной высоте (на 11 см), автомобиль Шмида зато гораздо короче, чем «Райлтон» (8740 мм) и чем «Синия птица», длина которой составляет почти 10 метров (габаритная длина автомобиля Шмида — 6600 мм). По ширине же он, несмотря на принятое конструктивное решение кузова, состоящего из трех частей, мало отличается от обоих сравниваемых автомобилей — 2470 мм в то время, как у «Райлтона» — 2430 мм, а у «Синей птицы» — 2500 мм.

По расчетам, автомобиль Шмида должен достичь скорости 100 км/час через три секунды после старта с места, скорость 200 км/час через 6 секунд, скорости 500 км/час через 16 секунд и скорости 1000 км/час через 45 секунд после старта.

Конструктор рассчитывает развить на этом автомобиле скорость, превышающую 800 км/час, т. е. побить существующий абсолютный мировой рекорд скорости.



Рис. 2. Бесшинное колесо автомобиля: 1 — бандаж из рессорной стали; 2 — алюминиевая оболочка; 3 — ось в оболочке; 4 — дистанционная планка для внутреннего диска, состоящего из двух половин; 5 — винт для соединения половин внутреннего диска; 6 — внутренняя часть диска; 7 — алюминиевое кольцо, соединяющее оболочку с эластичным диском; 8 — эластичный диск; 9 — дисковый тормоз; 10 — алюминиевое кольцо, соединяющее внутренний диск с эластичным диском; 11 — винт крепления.

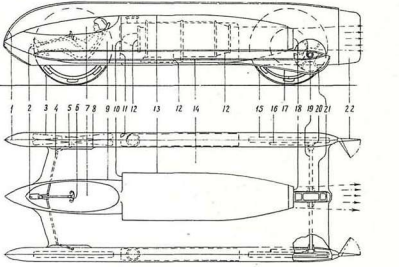


Рис. 1. Рекордно-гоночный автомобиль Шмида:

- 1 — боковые обтекатели колес с топливными баками; 2 — рулевой передатчик; 3 — переднее колесо; 4 — поперечная рулевая тяга; 5 — рычаг переднего колеса; 6 — втулка колеса; 7 — фланец главной крышки кабины водителя; 8 — втулка для переднего дискового тормоза; 9 — передняя часть центрального корпуса; 10 — вход воздуха для турбины; 11 — один из топливных баков;
- 12 — турбина; 13 — средняя часть центрального корпуса; 14 — соединительные плоскости между корпусами; 15 — заднее колесо; 16 — большая шестерня колесного привода; 17 — картер лопастного привода; 18 — выход газового потока; 19 — ведущая полусось заднего колеса; 20 — малая шестерня колесного привода; 21 — лопастное колесо; 22 — воздушный тормоз.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРГИЙ, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН [зам. главного редактора], М. И. КОПЛАКОВ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОЖИЙН, В. Я. СЕЛИФОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТРАНОВ

Коррентор Н. В. Зуева. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.
 Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4, Тел. К-52-24. Время работы редакции с 9.00 до 19.00.

Слано в набор 28.11.61 г. Бум. 60 x 92 $\frac{1}{2}$, 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 380 000 экз. Подп. к печ. А.В.Г. г. 170682. Цена 30 коп. Зан. 2119.

КОНКУРС ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Редакция журнала „За рулем“ объявляет открытый конкурс на лучший фотоснимок и приглашает принять в нем участие как фотографов-профессионалов, так и любителей.

Тематическая направленность снимков — подготовка организациями ДОСААФ водительских кадров; распространение технических знаний среди населения; автомобильный, мотоциклетный, водномоторный спорт, туризм, моделизм.

Для победителей устанавливаются премии:

ПЕРВАЯ — 100 РУБ.;
ДВЕ ВТОРЫЕ — ПО 50 РУБ.;
ТРИ ТРЕТЬИ — ПО 25 РУБ.

На конкурс принимаются фотографии размером 13 x 18 см и больше, каждая в двух экземплярах.

Лучшие снимки будут публиковаться по мере поступления.

Срок представления материалов — до 1 января 1962 года.

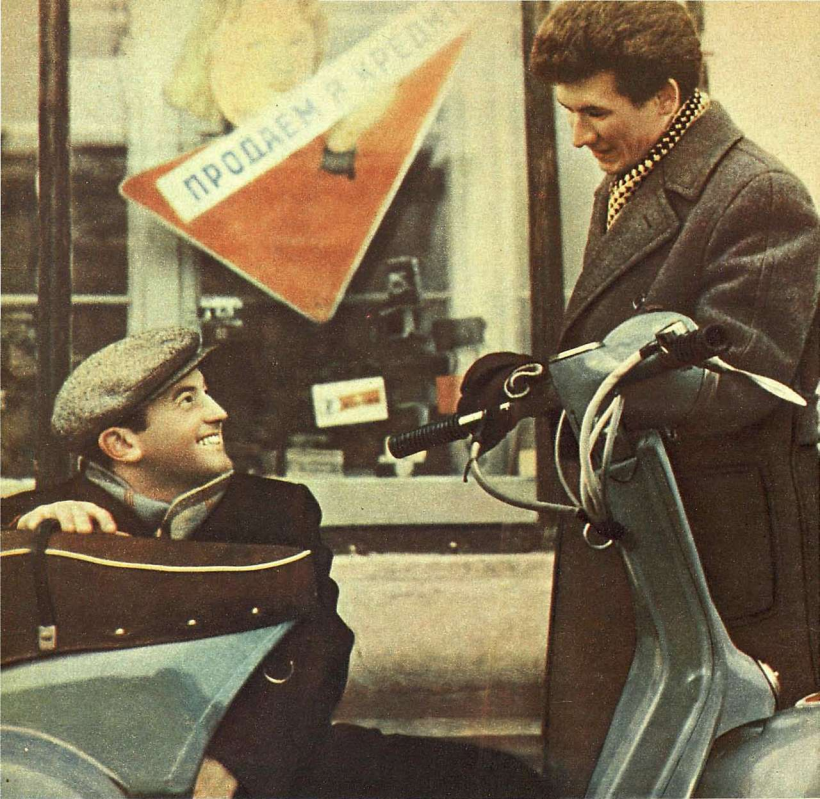
Адрес редакции: Москва, И-31, Рахмановский пер., дом 4 (на фотоконкурс).

РЕДАКЦИЯ.



Десятки тысяч километров исколесил по стране мотоциклист Владимир Алексеенко. Его постоянным спутником был фотоаппарат «Зоркий». Свои снимки бывалый турист прислал на фотоконкурс в редакцию.





М а й 1 9 6 1

За рулем

Хорошую популярность у советских мотоциклистов завоевал мотороллер ВП-150 «Ветка». На снимке: элктромонтер московского СМУ-4 Ф. М. Тонконогий и его друг В. Г. Камалтинов у только что купленного в кредит моторолера.

Фото А. Золотарева.