

*За рулем*  
4



Сделано в СССР  
См. также журнал "За рулем" № 10, 11, 12

АПРЕЛЬ 1958 год издания 16-й.



В этом номере вы прочтете:

ДЕЛЕГАТЫ СЪЕЗДА  
РАССКАЗЫВАЮТ...

ПАРТИЙНОЕ РУКОВОДСТВО  
ОБЕСПЕЧИВАЕТ  
УСПЕХ

ПРИЗ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» —  
ЛУЧШЕМОУ ГОНЦИКУ

В ГОРОДЕ,  
ГДЕ РОДИЛСЯ ИЛЬИЧ

ПЯТЬ НОВЫХ МОДЕЛЕЙ  
МОТОЦИКЛОВ

КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ  
ГАРАЖ АМК

ПАНСИОНАТЫ ЖДУТ ТУРИСТОВ

6000 АВТОМОБИЛЕЙ В ЧАС

ДЕТОНАЦИЯ БУДЕТ ПОБЕЖДЕНА

НА ДОРОГАХ АНГИИ

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ГАРАЖ  
МЕТАЛЛУРГОВ КУЗБАССА

На четвертой полосе  
о бложики: автомобиль «Волга»  
модели 1958 года в горах Кавказа.

Фото Н. Добровольского.

## Решения IV съезда ДОСААФ — в жизнь! ДЕЛА И ПЛАНЫ

ГОТОВИМ  
ИНСТРУКТОРОВ-ОБЩЕСТВЕННИКОВ

В подготовке водительских кадров республиканская организация ДОСААФ Казахстана добилась некоторых успехов. К IV Всесоюзному съезду ДОСААФ СССР нам удалось удвоить выпуск шоферов и мотоциклистов.

Но, конечно, впереди у нас еще больше работы по выполнению решений Всесоюзного съезда ДОСААФ СССР. Сейчас наша республиканская организация делает первые шаги по увеличению подготовки водителей, улучшению качества обучения и расширению спортивной работы.

Для увеличения подготовки водителей автомотоклубов и первичных организациям ДОСААФ республики не хватало преподавателей. В этом году мы организовали подготовку общественных инструкторов на базе автомотоклубов. Предусмотрено подготовить 400 инструкторов по практическому вождению.

Члены Алма-Атинского автомотоклуба, обсудив постановление съезда ДОСААФ, приняли решение немедленно организовать хозрасчетную подготовку инструкторов-общественников по автомотоделу. Это позволит нам обеспечить потребность в преподавателях как автомотоклуба, так и первичных организаций.

В связи с решениями съезда о развертывании автомоделей работы нам необходимо начать подготовку инструкторов-автомоделистов. Мы предполагаем обучать их также на базе автомотоклубов с тем, чтобы уже в этом году обеспечить большинство первичных организаций ДОСААФ общественными инструкторами-автомоделистами.

Большое внимание в республиканском комитете ДОСААФ Казахской ССР и автомотоклубах уделяется подготовке к проведению Всесоюзной спартакиады ВЛКСМ и ДОСААФ.

К. БАШАЕВ,  
председатель  
республиканского комитета  
ДОСААФ Казахской ССР.

### РЕЗЕРВЫ В ДЕЙСТВИИ

Из выступлений делегатов съезда было видно, что многие организации ДОСААФ стали уметь решать вопросы организации массовой подготовки водителей при минимальных затратах средств, за счет создания самостоятельных автомотоклубов и привлечения для обучения общественных инструкторов. С этой точки зрения, мы после съезда снова подсчитали имеющиеся в нашей республике возможности. Оказалось, что подготовку водителей можно намного увеличить.

В 1958 году мы думаем обучить в раз-

личных кружках ДОСААФ 1200 шоферов и 500 мотоциклистов. Это намного больше, чем сделано в прошлом году. Организации ДОСААФ уже сейчас приступили к реализации этого плана.

А. ЕВСЕЕВ,  
председатель республиканского  
комитета ДОСААФ Карельской АССР.

### БУДЕТ И МОТОДРОМ

Сразу после возвращения из Москвы делегаты начали широкую пропагандистскую работу по разъяснению решений съезда, мобилизуя членов ДОСААФ на практические дела.

Недавно состоялся комсомольский актив Железнодорожного района, на котором с докладом выступила делегатка IV съезда ДОСААФ секретарь РК ЛКСМУ М. Волошина. Такие же активы прошли и в других районах города. Сейчас готовится пленум райкомов ДОСААФ. Активно включились в работу по выполнению решений съезда первичные партийные организации при районах ДОСААФ, а также комитеты ЛКСМУ.

Досафовцы столицы Украины сейчас проводят кампанию за досрочное выполнение плана сбора членских взносов. Это даст возможность укрепить материальную базу организаций, позволит улучшить финансирование строительства спортивных сооружений и подготовки к спартакиаде.

В городе полным ходом идет подготовка к строительству спортивного городка, который раскинется на территории в 100 гектаров. Там будет сооружен и мотодром.

У нас в работе есть еще немало недостатков, трудностей. Однако наши активисты воодушевлены решениями съезда, уверены в своих силах. Очень важно, что во всех своих начинаниях мы встречаем повседневную поддержку и помощь со стороны городской партийной организации.

К. ИВАНОВ,  
председатель Киевского горкома  
ДОСААФ.

### РЕШЕНИЯ СЪЕЗДА БУДУТ ВЫПОЛНЕНЫ

По-настоящему вернуть оборонную работу можно только вместе с активом. Поэтому прежде всего мы решили провести собрания активистов ДОСААФ. Решения съезда наместили новые пути, вызвали общественную инициативу. Разувалише на активы председатели первичных организаций внесли много практических предложений по выполнению решений съезда ДОСААФ.

После этого активисты Общества раз-

вернули большую практическую работу. На заводе имени Ленинского комсомола открылся самостоятельный автомотоклуб. Дирекция этого завода выделила 15 тысяч рублей для развития мотоспорта. Сейчас на заводе обучается 145 трактористов, шоферов и мотоциклистов. Увеличилось количество курсантов в первичной организации ТЭЦ № 4, на заводе Амурсаль, в отделе железной дороги и в других первичных организациях ДОСААФ города.

Обсуждая решения съезда, активисты справедливо критиковали наш город за недостаточное внимание и подготовку общественных инструкторов. Сейчас разрабатывается обучение общественных преподавателей автодела.

**В. ПОСОХИН,**  
председатель  
Комсомольского-на-Амуре  
городского комитета ДОСААФ.

### ТРИ НОВЫХ АВТОМОТОКЛУБА

Наш автомотоклуб в минувшем году отметил 10-летие своего существования. Недавно президиум Центрального комитета ДОСААФ СССР за успехи, достигнутые в области подготовки шоферов и мотоциклистов, наградила его знаком «За активную работу».

Обсудив решения съезда с активистами первичных организаций и подсчитав свои возможности, мы поставили перед собой задачу — увеличить подготовку военно-технических кадров в 3—4 раза.

В решениях съезда обращено большое внимание на качество подготовки водителей и спортсменов. Мы принимаем меры к улучшению работы в этом направлении.

Много внимания наш автомотоклуб уделяет первичным организациям ДОСААФ, видя в них резерв массовой подготовки водителей и спортсменов. Так, на Нижне-Тагильском металлургическом комбинате, в тресте «Тагилстрой», на Уралавтозаводе и других предприятиях города в прошлом году было подготовлено более 500 шоферов 3-го класса, шоферов-любителей и мотоциклистов и организовано свыше 20 спортивно-массовых мероприятий.

Выполняя решения съезда, первичные организации ДОСААФ совместно с нашим клубом увеличивают подготовку военно-технических кадров. Только в первичной организации ДОСААФ Нижне-Тагильского металлургического комбината сейчас обучается 230 шоферов 3-го класса. В первичных организациях треста «Тагилстрой» готовится около 200 водителей. Увеличилось количество обучаемых и на других предприятиях города.

В первичных организациях ДОСААФ Нижне-Тагильского металлургического комбината, треста «Тагилстрой» и Уралавтозавода намечено открыть три самостоятельных автомотоклуба.

**В. ФЕДОТОВ,**  
начальник Нижне-Тагильского  
автомотоклуба ДОСААФ.



Дом-музей В. И. Ленина в Ульяновске. На снимке: группа курсантов Ульяновского АМК направляется на экскурсию (см. фотоочерк на стр. 4).

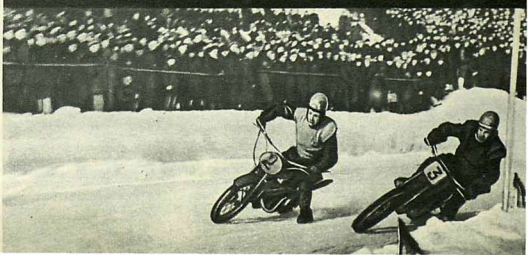
Фото Н. Боброва.



Досафшцы Сумщины провели массовую автомотозстафету по местам боя партизанского соединения дядьки Героя Советского Союза С. А. Ковлака. На снимке: участники эстафеты возлагают венки на могилу партизан в Середино-Будском районе Сумской области (см. статью на 2 стр.).

Гонки по ледяной дорожке в Уфе [отчет см. на стр. 8].

Фото В. Дворцова.



# ЗАЛОГ УСПЕХА — В ПАРТИЙНОМ РУКОВОДСТВЕ

То, что партийное руководство является важнейшим условием успешной деятельности организаций ДОСААФ, каждый из нас, партийных работников, отчетливо сознавал и раньше. Но будучи участниками съезда, слушая выступления его делегатов — актива Общества, представителей профсоюз, комсомола, Советской Армии, речь члена Президиума ЦК КПСС, секретаря ЦК КПСС Л. И. Брежнева, мы глубже увидели недостатки своей работы, отчетливее поняли общегосударственное значение задач, решаемых Обществом.

Надо сказать, что в последнее время с помощью партийных органов Сумская областная организация ДОСААФ несколько улучшила свою работу. Этому во многом способствовали собрания партийно-оборонных активов, которые прошли не только в областном центре, но и во всех городах и районах. В собраниях приняли участие партийные, со-

С. ЧЕРНЫШ,  
секретарь Сумского обкома КП Украины,  
делегат IV Всесоюзного съезда ДОСААФ

комитета физкультуры и спорта и ДОСААФ вопросы оборонно-массовой работы среди молодежи.

Все это вызвало нозый значительный приток трудящихся в ряды Общества, помогло создать новые первичные организации.

Так, в Липово-Долинском и Знобь-Новгородском районах области большая часть взрослого населения за последние два года вступила в ДОСААФ, а в г. Шостка (председатель горкома т. Валов) в члены Общества вовлечено свыше 80% трудящихся. На Сумском ордене Ленина машиностроительном заводе имени Фрунзе первичная организация ДОСААФ за 1957 год увеличилась в два с лишним раза. Многие сельские организации удвоили и утроили свои ряды.

В результате оживилась вся деятельность организаций ДОСААФ. Они стали больше проводить массовых оборонно-спортивных мероприятий.

В честь 40-й годовщины Великой Октябрьской революции была проведена автомотэстафета. В ней участвовало 111 мотоциклистов, 215 велосипедистов девяти районов. Руководил ею областной автомотклуб ДОСААФ. В организации эстафеты приняли практическое участие представители областных и районных комсомольских и партийных организаций. Эстафета прошла 685 км по местам партизанских боев соединения дядьки Героя Советского Союза С. А. Ковпака. Участники эстафеты организовали 147 митингов, докладов, бесед, на которых присутствовали десятки тысяч жителей области. Кроме того, во многих селах состоялись мотопробеги, военные игры.

В честь открытия IV съезда ДОСААФ по местам боевой славы Советской Армии области прошла вторая эстафета.

Областной комитет КПСС помог обкому ДОСААФ организовать встречи молодежи с прославленными руководителями партизанского движения: дядькой Героем Советского Союза С. А. Ковпаком и бывшим начальником штаба партизанского соединения Г. Я. Базилем.

Всего за последние два года проведено 2375 различных оборонно-массовых мероприятий, в которых участвовало десятки тысяч членов Общества, главным образом юношей и девушек.

Отделы пропаганды и агитации горкомов и райкомов партии, используя группы лекторов и докладчиков комитетов ДОСААФ и комсомола, организовали среди населения широкую пропаганду целей и задач оборонного Общества, военных, военно-технических, аэзиционных и морских знаний. За последние два года 3588 активистов ДОСААФ провели около 5000 лекций и докладов на

оборонные темы. Многие лекции сопровождались демонстрацией, диафильмов и кинокартин.

Особенно большую заботу об улучшении оборонной работы проявляет Белопольский райком КП Украины (секретарь т. Золотарев). Это помогло районной организации ДОСААФ занять первое место в области.

За последние годы здесь подготовлено свыше 350 шоферов и мотоциклистов, 280 радиотелеграфистов, 160 трактористов. И не случайно в 30-й годовщине Общества Белопольская организация ДОСААФ первой на Украине награждена ЦК ДОСААФ знаком «За активную работу».

Обсуждая вопросы оборонно-массовой работы на предприятиях, районные партийные организации прилежили к этому внимание хозяйственных руководителей. Это принесло свои плоды: Директор Шосткинской фабрики № 3 т. Мужижнев за 1956—1957 годах выделил досоафцам учебный автомобиль и 15 000 рублей на создание материально-технической базы. Большую помощь оказывают организации ДОСААФ и фабричный комитет профсоюза (председатель т. Усов).

Благодаря этому первичная организация фабрики построила тир, оборудовала учебные классы по изучению автомобиля, мотоцикла и радио. Были приобретены мотоциклы М-72, ИЖ-49, К-125, стрелковое оружие, учебные и наглядные пособия.

Это помогло оборонному коллективу (председатель т. Вареник) занять первое место в социалистическом соревновании первичных организаций области. За активное участие в работе Общества областной комитет ДОСААФ недавно наградил Мужижнева почетной грамотой.

Совместные усилия партийных, комсомольских, профсоюзных организаций и комитетов ДОСААФ дали хорошие результаты. За последние два года в области подготовлено 2860 шоферов, 1850 мотоциклистов и около 1000 трактористов. Выращен многочисленный оборонный актив.

К 40-летию Советской Армии и Флота обком ДОСААФ наградил знаком «За активную работу» 11 лучших общественно-инструкторов по автомотодолу. В их числе студент Шосткинского химического техникума т. Дорошенко, подготовивший в различных организациях города 170 мотоциклистов; старший активист, преподаватель Кролевецкого училища механизации сельского хозяйства коммунист т. Журавель, обучивший 125 шоферов 3-го класса и 327 водителей мотоциклов. Кроме этого, им обучено около двухсот других специалистов. Сейчас Сумский автомотклуб готовит для первичных организаций группы общественных инструкторов в количестве 42 человек.

Улучшилась работа и в области моторспорта. В конце 1956 года при клубе была создана команда из 16 мотоциклистов. Большинство из них не имели



У землянки разведчиков. Бывший начальник штаба партизанского соединения Г. Я. Базыма рассказывает досоафцам об боях с немецко-фашистскими захватчиками.

ветские, комсомольские, хозяйственные руководители и многочисленный актив патристического Общества.

После этого на предприятиях, в учреждениях, колхозах, МТС и совхозах по указанию обкома были проведены партийные собрания, где обсуждалось состояние и меры улучшения оборонно-массовой работы. Затем эти же вопросы были вынесены на общие собрания трудящихся.

Деятельность организаций ДОСААФ неоднократно обсуждалась на заседаниях бюро обкома, горкомов и райкомов партии, на которых принимались конкретные решения по устранению недостатков и усилению оборонной работы.

Так, например, бюро и секретариат обкома партии, анализируя состояние оборонно-массовой и спортивной работы, обнаружили отсутствие должного контакта между комсомольскими, физкультурными и оборонными организациями. По указанию обкома партии комсомольские органы обсудили совместно с руководителями областного

спортивных разрядов. Но уже через год 3 человека получили 1-й спортивный разряд, а остальные сумели выполнить нормы 2-го разряда по усложненным требованиям Всесоюзной спортивной классификации. Партийные организации помогли начать строительство мотодрома. При этом силами общественности на стройке выполнены тысячи кубометров земляных работ, завезено около 400 машин шпала и т. д.

Однако критичнее оценивать состояние оборотно-массовой работы, следует подчеркнуть, что многие недостатки, отмеченные в решениях съезда, имеются и в Сумской областной организации.

Мы еще не добились вовлечения большинства взрослого населения в ряды членов Общества. В Буринском, Глуховском, Кролевцево и Недригайловском районах в ДОСААФ состоит менее 30% населения.

Огромным резервом Общества являются наши женщины, работа среди которых ведется пока неудовлетворительно. Автомоделизм, несмотря на все его значение для воспитания школьной молодежи, тоже не получил у нас должного развития.

В некоторых районах все еще слабо проводится обучение населения противозащитной, противоатомной, противохимической и противобактериологической обороне, мало готовятся шоферы, мотоциклисты и других специалистов. Партийные комитеты и райисполкомы этих районов недостаточно контролируют деятельность организаций ДОСААФ на местах, не оказывают им необходимой помощи.

В решениях февральского Пленума ЦК КПСС и первой сессии Верховного Совета СССР пятого созыва намечены важнейшие мероприятия по дальнейшему развитию колхозного строя и реорганизации МТС. В связи с этим дополнительно потребуются новые отряды технических специалистов для колхозов. В решении этой задачи большое значение будет иметь активная деятельность организаций нашего патриотического Общества. Сумская областная организация ДОСААФ в 1957 году выполнила задание по подготовке шоферов и трактористов на 142%. Но в этом году мы считаем необходимо резко увеличить подготовку водительских кадров на селе.

По решению ЦК ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР в период с 1 мая по 15 сентября 1958 года будет проходить Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи. Обком КПСС нацеливает партийные, советские и хозяйственные организации на оказание практической помощи местным комитетам ДОСААФ в подготовке к спартакиаде, а также в строительстве тиров, водных станций, мотодромов, парашютных вышек, приобретении учебных и наглядных пособий и т. д.

Все это будет способствовать улучшению оборонной работы и росту рядов патриотического Общества, повысит уровень организаторской работы в массах, поможет шире использовать активность членов ДОСААФ для решения задач, поставленных перед ними Коммунистической партией и Советским правительством.

*Участники автомотоэстафеты в пути.*

# КУБОК ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

## ЗА НАИЛУЧШИЕ СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ

Редакционная коллегия нашего журнала учредила специальный приз — кубок журнала „За рулем“, который ежегодно будет присуждаться одному из советских спортсменов-мотоциклистов, показавшему наиболее высокие спортивные результаты в нескольких крупных состязаниях.

**КУБОК 1958 ГОДА БУДЕТ ПРИСУЖДЕН ГОНЩИКУ (ИЛИ ГОНЩИЦЕ), НАБРАВШЕМУ НАИБОЛЬШЕЕ КОЛИЧЕСТВО ОЧКОВ В ТРЕХ ИЗ СЛЕДУЮЩИХ ПЯТИ МОТОЦИКЛЕТНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ:**

**Шоссеино-кольцевая гонка на первенство СССР [Ленинград, Талли, 1—14 июля].**

**4—11 шестидневные соревнования на первенство СССР [Тбилиси, 4—21 августа].**

**Мотокросс четвертого [финального] этапа Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта [Куйбышев, первая половина сентября].**

**Первенство СССР по мотокроссу [Ереван, 9—13 октября].**

**Международный мотокросс [Тбилиси, 22—27 октября].**

Спортивные результаты гонщика определяются в зависимости от занятого им места на основании официальных итогов соревнований по очковой системе. За первое место начисляется 8 очков, второе — 6, третье — 4, четвертое — 3, пятое — 2, шестое — 1.

В случае равенства очков у двух и более спортсменов вопрос о вручении кубка одному из них решается редколлегией.

### ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Кубок присуждается в течение месяца со дня окончания последнего зачетного соревнования.

2. Колхознички награждаются наравне с водителем (вторым кубком).





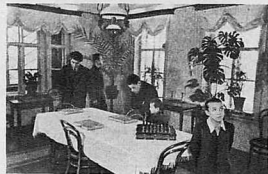
**Ульяновск — родина Ленина.** Здесь прошли его детство и ранняя юность.

Все, кто даже ненадолго приезжает сюда, стремятся посетить Дом-музей В. И. Ленина, побывать в Симбирской гимназии, где учился Володя Ульянов, осмотреть памятники, сооруженные у вокзала и в центре города. Знакомясь с ленинскими местами, экскурсанты многое узнают также о революционном прошлом города.

С глубоким волнением останавливаются приезжие, например, перед скромным обелиском на берегу Волги. С ним связан такой эпизод. В июле восемнадцатого года Симбирск захватили интервенты. Молодое Советское государство, зажатое в кольцо фронтов, переживало трудное время. Контрреволюционеры переходили все к более наглým выступлениям. В Москве был тяжело ранен Владимир Ильич.

Случилось так, что именно в эти тревожные дни Красная Армия овладела Симбирском. Бойцы, освободившие город, послали Ленину телеграмму, сообщая о победе. Владимир Ильич ответил им. Он писал: «Взятие Симбирска — моего родного города — есть самая целебная, самая лучшая повязка на мои раны. Я чувствую небывалый прилив бодрости и сил. Поздравляю красноар-

# НА РОДИНЕ В.И. ЛЕНИНА



В будущем году исполнится 30 лет, как на родине В. И. Ленина был открыт Дом-музей его имени. Сотни тысяч людей побывали в нем за это время.

Вот, осмотрев детскую и другие комнаты, курсанты Ульяновского АМК ДОСААФ слесарь В. Сусляев, колхозник В. Живуль и токарь Г. Леонтьев проходят в столовую. Это самая просторная комната в доме Ульяновых. Здесь собралась в вечерние часы вся семья. Дети учили уроки, читали, играли в шахматы.



На берегу Волги воздвигнут строгий гранитный обелиск, увековечивший память тех, кто погиб в 1918 году, освобождая родной город Ильича. Товарищи безвестных героев, похороненных здесь, телеграфировали тогда в Москву: «Дорогой Владимир Ильич! Взятие Вашего родного города — это ответ на Вашу одну рану, а за вторую — будет Самара!»



Учебным планом школы № 1 имени В. И. Ленина (в ней когда-то учился Ильич) предусмотрено изучение автомобилей, а для тех, кто желает получить удостоверение шофера-любителя, организованы факультативные занятия. В 1957 году здесь получили права водители 27 выпускников. Сейчас факультативный курс проходят 36 десятиклассников. Школа имеет два автомобиля, в том числе новейший ГАЗ-69. Его подарила ученикам комсомольская организация Ульяновского автозавода. Охотно овладевают вождением показанные на снимке старшеклассники Юлия Черкасова и Лена Дерюкова. Для учащихся же младших классов научиться управлять машиной — это пока мечта, впрочем вполне осуществимая.

мечей с победой и от имени всех трудящихся благодаря за все их жертвы».

В 1924 году Симбирск был переименован в город Ульяновск. Незнаваемо изменился он за годы Советской власти. Сегодня — это один из важных промышленных центров Среднего Поволжья. Объем производства только крупной промышленности по сравнению с дореволюционным вырос здесь более чем в 20 раз.

С главного конвейера Ульяновского автозавода днем и ночью сходят автомобили. Через несколько лет их будут производить в 4—5 раз больше, чем выпускают сейчас. Завод осваивает новые модели. Уже в этом году выйдет на дороги страны целая семья ульяновских автомобилей — небольшие комфортабельные автобусы, машины скорой медицинской помощи, фургоны для перевозки промтоваров.

Во многом изменился культурный облик города: открылись десятки новых учебных заведений, библиотеки, кинотеатры. Трудящиеся имеют свой Дворец книги имени В. И. Ленина. На улицах высятся благоустроенные многоэтажные дома.

В Ульяновске и области сложилась авторитетная и широко разветвленная организация ДОСААФ, насчитывающая в своих рядах около 100 тысяч человек. Ее актив ведет массовую подготовку

членов Общества по оборонным, в том числе техническим, специальностям. При активном участии инструкторов Ульяновского автомото клуба и общественников на местах только в 1957 году курсы шоферов закончили 1584, а курсы мотоциклистов 618 человек.

В Ульяновском АМК поддерживается хорошая традиция: не терять связь с теми, кто, получив водительские права, ушел служить в Советскую Армию.

Перед нами — листок письма. Его прислал в автомото клуб Владимир Николаев, в прошлом — мотоциклист, рабочий одного из предприятий Ульяновска, а в настоящее время воин Советской Армии. «Рад доложить, — пишет он, — что учеба в автомото клубе принесла мне большую пользу. Не забыл и о спорт. Сейчас занимаю первое место в группе войск, находящаяся за границей. Передайте всем молодым членам клуба: пусть они глубже изучают авто и мотодело, занимаются спортом. Это им пригодится в армии, где каждый солдат сейчас имеет дело с новейшей, сложной техникой...».

У города — большое будущее. Оно в растущей мощи предприятий, в движении башенных кранов над строительными площадками, в патриотическом стремлении многих ульяновцев неустанно крепить обороноспособность своей Родины.

Ульяновский автомото клуб вырастил немало спортсменов-мотоциклистов. Сегодня у них тренировка. Путь к трассе лежит через площадь Ленина. Колонну ведет председатель спортивной секции АМК студент 4-го курса Ульяновского автомеханического техникума Л. Ерохин — чемпион области по кроссу и ипподрому.

В стороне от основных магистралей, на небольшой площадке, — занятия по практическому вождению автомобилей. Прохождение нередко задерживаются здесь, наблюдая, как курсанты АМК выполняют упражнения — делают «засмерку», подуют автомобиль задним ходом. У них скоро экзамен. А потом — увлекательная работа за рулем.



Выпуская все больше и больше автомобилей, рабочие и служащие УАЗа охотно овладевают их вождением. Для этого при первичной организации ДОСААФ завода созданы постоянно действующие курсы шоферов. Работает и кружок мотоциклистов.

На снимке: сборка автомобилей на главном конвейере.



# АВТОСАНИ В ГОРКАХ

Павло МАКРУШЕНКО

Много посетителей бывает ежедневно в музее Ленина в Горках. Они осматривают старый парк, дом, где жил, работал и отдыхал Владимир Ильич. В глубоком молчании останавливаются люди, войдя в комнату, где в холодный январь 1924 года перестало биться сердце великого Ленина.

Однажды к экскурсоводу подошел пожилой рабочий.  
— Мне бы увидеть автосани, на которых ездил Ильич...  
Экскурсовод провел посетителя в гараж и приготовился было начать свой обычный рассказ об экспонате музея, но рабочий остановил его.

— Разрешите мне просто постоять у машины...  
Струляник музея ушел. Приходили и уходили экскурсанты, а этот человек все стоял около саней, поглаживая дрожжащей рукой неровный, потрескавшийся от времени лак кузова.  
...Это было в 1918 году. В бывшем имении Рейнборта (ныне Горки-Ленинские) размещался тогда первый в стране дом отдыха. Сюда почти каждый день приезжал Владимир Ильич. После злодейского ранения врачи предложили ему больше бывать на воздухе. В доме отдыха он занимал маленькую комнату на втором этаже.

Пока не выпал снег, машина Ленина ходила нормально. Но стоило начаться метелью, поездки за город затруднялись, а то и совсем прекращались. В те годы снег не убирался даже на улицах Москвы, а загородные дороги становились совершенно непроходимыми.

Застынет машина, водитель просит крестьян помочь выбраться. А «выбраться» — это значит не просто сдвинуть с места застрявший автомобиль. Приходилось расчищать снег на сравнительно большом участке.

— Так дальше ездить нельзя, — сказал как-то Владимир Ильич одному из шоферов. — Надо что-то придумать.

Думали все: водители, охрана, работники гаража. А что придумаеться — снегоочистителей тогда не существовало.

Однажды приходит к шоферу Ленина — Степану Казимировичу Гилю молодой парень Федя Баглей; он работал в гараже слесарем.

— Дядько, предложи Ильичу постронть сани!

— Какие сани?  
— Автомобильные. Поставим «Роале-Роис» на лыжи, и будет он бежать не только по дорогам, а и по полю. Можно и в лес на охоту.

И Федор рассказал историю возникновения первого в России вездехода, построенного русскими солдатами-умельцами.

Шел 1915 год. Баглей служил в то время в армии. Однажды ротный объявил перед строем:

— Которые из вас мастеровые, три шага вперед!  
Сделал три шага и рядовой Федор Баглей.  
— Кем будешь?  
— Шахвер, ваше благородие!  
— Хорошо. Собирайся в дорогу!

Безвзно было солдату ехать в Питер по требованию самого генерального штаба царской армии. Приехал, а там собралась целая команда в тридцать человек. Какой-то старший начальник сказал, обращаясь к прибывшим.

— Тульский мастер Левша ভালুদু подковал. Слышали? Вам поручается работа полечке — надо поставить автомобиль на лыжи. Нужно, чтобы он свободно ходил по снегу и санитары могли раненых подбирать...

Команде выделили мастерские, оборудование, легкие автомобили. Так началась работа по созданию вездехода.

— С передних колесами мы придумали сразу и очень просто, — рассказывал Федор. — Сии передних колес выточили новые, несколько удлиненные. По обеим сторонам колес укрепили кронштейны из металлических труб. Каждый

кронштейн — ровный треугольник. Одним углом он крепится к оси, двумя другими — к широким дубовым лыжам. В них вырезан проем. Колесо входит в этот проем настолько глубоко, что на обычной дороге машина стоит на колесах, а лыжи висают в воздухе. Когда машина попадает на снег и колесо продавливает его, передок опирается на лыжи.

— А ведущие колеса как устроишь?  
— Мы их совсем сняли. На полуоси укрепили по две шестеренки для цепной передачи, поставили на шарнирах барабаны, а на них надели широкие зубчатые ленты из резины.

Расказывая, Баглей рисовал на бумаге устройство ходовой части автосаней.

— Где же теперь ваши автосани?  
— Мы тогда собрали десять машин и отправили после испытания на фронт для санитарных частей. Где они теперь, не знаю. А вот новые сделать можно. Когда испытание машин закончилось, генеральный штаб передал Путиловскому заводу заказ на триста автосаней. Там изготовили детали, но собрать не успели, революция началась.

Всю эту историю Гиль рассказал Владимиру Ильичу. Не забыл сказать и о главном — на автосанях можно будет ездить и по снежным полям, и в лес на охоту. Это было важно, потому что Ленин очень любил охотиться.

Владимир Ильич проявил живой интерес к новой машине. В Совнархоз Петрограда пошли запросы: сохранились ли заготовки для автомобиль-вездеходов? Могут ли путиловцы собрать автосани? «Можно. Для Ленина все можно. Будет сделано, наш дорогой Ильич!» — ответили интересным рабочим.

Гиль, как старшего шофера, командировали на Путиловский, а через некоторое время автосани прибыли в Москву. Их показали Ленину. Он прокатился на них, похвалил.

Правда, эти автосани были несовершенны — часто рвалась цепная передача, резиновая лента на мокром снегу буксовала. Еще труднее было с горючим, смазкой. Нефтяные промыслы находились у интервентов. Но автосани, как и легкие машины Ленина, всегда были готовы к выезду, хотя работали в то время приходилось на спирте, керосине или даже на скипидаре.

Любой водитель понимает, как трудно запустить мотор на скипидаре. К тому же на клапанах быстро образуется нагар, начинаются перебои в работе. Чтобы заставить двигатель работать на керосине, тоже требовалось много хлопот: машину заводились на спирте или бензине, прогревали, а потом по особому умению, обдувая воздухом выхлопную трубу, пускали керосин. Керосин предварительно подогревался, как на примусе, и мотор работал. В зависимости от того, какое горючее удавалось достать, приходилось менять сечение жиклера, регулировать зажигание.

Воследствии на автосанях возили врачей, товарищей, которые приглашали к себе Ленина, почту. Казалось, что автосани вездесущи, никогда не ломаются, не застревают. Но это было, конечно, не так. К этому времени в гараже Совнаркома было уже четверо автосаней.

Кроме С. Гиля, с Владимиром Ильичем ездили и другие водители — Владимир Рябов, Лей Горюхов, Сергей Аликян, а также ныне умершие товарищи Космачев, Гусев и Удалов. В особенности часто ездил с Владимиром Ильичем Петр Космачев. Он возил его и во время последней поездки в Москву, в октябре 1923 года, когда большой Владимир Ильич прощался со столицей.

...Перед одной из машин и стоял в Горках старый механик Федор Григорьевич Баглей, тот самый Федя, который создавал автосани.

Рисунки И. Марголина.





# УЧАСТИЕ СПАРТАКИАДЫ— НА СТАРТ!

**РЕШЕНИЕ ПРЕЗИДИУМА ЦК ДОСААФ О ПРОВЕДЕНИИ СОВМЕСТНО С ЦК ВЛКСМ ВСЕСОЮЗНОЙ СПАРТАКИАДЫ КОМСОМОЛЬЦЕВ И МОЛОДЕЖИ ПО ВОЕННО-ПРИКЛАДНЫМ ВИДАМ СПОРТА ОТКРЫВАЕТ ПУТИ К ДАЛЬНЕЙШЕМУ УЛУЧШЕНИЮ ОБОРОННОЙ РАБОТЫ В СТРАНЕ. ПОСВЯЩЕННАЯ 40-ЛЕТИЮ ВЛКСМ ВСЕСОЮЗНАЯ СПАРТАКИАДА ПРОДОЛЖАЕТ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ ТРАДИЦИИ КОМСОМОЛА, ВСЕГДА ПРИНИМАВШЕГО ВМЕСТЕ С ПАТРИОТИЧЕСКИМ ОБЩЕСТВОМ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В УКРЕПЛЕНИИ ОБОРОННОЙ МОЩИ НАШЕЙ РОДИНЫ.**

Почти все делегаты, выступавшие на состоявшемся недавно IV съезде ДОСААФ, отметили огромную тягу молодежи к овладению техническими знаниями, к спорту. Всесоюзная спартакиада 1958 года в значительной степени поможет улучшить всю спортивно-массовую работу нашего Общества, расширит и укрепит связи между ДОСААФ и комсомолом, выявит лучших спортсменов, активистов оборонной работы.

Как же будет организована Всесоюзная спартакиада?

Согласно положению все состязания проводятся с 1 мая по 15 сентября 1958 года. Они разбиваются на четыре этапа. Вначале по отдельным видам спорта встречается между собой спортивная предприниматель, учреждений, учебных заведений, колхозов и совхозов. Эти соревнования организуются комитетами комсомола и первичными организациями ДОСААФ. Второй этап соревнований будет проведен в июле. В это время в городах и районах пройдут городские и районные спартакиады. В июле лучшие спортсмены встречаются между собой на областных, краевых и республиканских спартакиадах. И наконец в августе—сентябре состоятся финальные соревнования Всесоюзной спартакиады.

Поскольку читателей журнала «За рулем» прежде всего интересуют состязания по автомобильному и мотоциклетному спорту и автотуризму, на них следует остановиться подробнее.

С каждым годом в мотоциклетном и автомобильном спорте участвует все больше молодежи. Эти виды спорта становятся по настоящему массовыми. Поэтому мотосостязания включены во все четыре этапа спартакиады, а автомобильные — в два последних.

На первом этапе первичные организации проводят мотокросс на дистанцию 30 км. Надо отметить, что состязания первого этапа включают, как обязательные виды спорта, военно-прикладное многоборье: стрельбу, гранатометание, комплекс ПВО. Каждая команда должна насчитывать не менее четырех спортсменов.

Мототуристы — участники второго этапа спартакиады, кроме выступления по расширенной программе военно-прикладного многоборья, должны также пройти 30-километровую дистанцию кросса. На этом этапе будут проведены автомобильные соревнования.

Соревнования третьего этапа (в областных, краевых, республиканских центрах) состоятся в июле. Они включают мотоциклетный кросс на дистанцию 60 км для мужчин, 40 км для женщин и 20 км для юношей. Команда должна состоять из четырех спортсменов: трое — на машинах класса 125 см<sup>3</sup> и один — на мотоцикле класса 350 см<sup>3</sup>. В составе команды должны быть одна женщина и один юноша. В личном зачете смогут принять участие спортсмены на мотоциклах любого класса.

На областных, краевых и республиканских спартакиадах организуются автомобильные соревнования на регулярные движения [ралли]. Дистанция — 350 км для грузовых и 500 для легковых автомобилей, скорость устанавливается организаторами спартакиады. Каждая команда состоит из трех экипажей по два водителя. В соревнованиях смогут участвовать спортсмены на автомобилях «Москвич», «Волга» или «Волга», ГАЗ-51 и ЗИЛ-150. Организаторы и судейские коллеги должны предусмотреть и дополнительные соревнования, например по фигурному вождению.

В первой половине сентября лучшие мотоциклетные страны встретятся на лично-командном первенстве Всесоюзной спартакиады в г. Куйбышев. Дистанция кросса — 60 км для мужчин, 40 км для женщин и 20 км для юношей. Состав команд такой же, как и на республиканских, областных и краевых спартакиадах.

Автомобильные состязания [ралли] Всесоюзной спартакиады состоятся в г. Харькове во второй половине августа. Каждая команда должна состоять из четырех экипажей (по два водителя) на машинах не менее двух классов. К участию допускаются легковые автомобили «Москвич», «Победа», «Волга», ЗИЛ, ЗИЛ. Соревнования проводятся непрерывно в течение трех дней на дистанции 2000 км.

На мотоциклетных и автомобильных соревнованиях финала Всесоюзной спар-

такиады каждая союзная республика, г. Москва и Ленинград выставляют по одной команде.

Автомоделисты — участники соревнований последнего этапа встретятся между собой в Ростове-на-Дону в первой половине августа. Состав команд — от 4 до 8 человек. Каждая команда представляет 8 моделей. Соревнования радиоуправляемых моделей и полумаскета класса до 10 см<sup>3</sup> проводится только на личное первенство.

Наиболее массовыми состязаниями спартакиады являются соревнования первого этапа. Именно здесь закладывается основа будущих успехов области, края, республики, тут выявляются наиболее способные спортсмены.

Комитеты ДОСААФ должны обеспечить соревнования первого и второго этапа квалифицированными судейскими коллегами. Команды мотоциклетистов предприятий, учреждений и учебных заведений в основном будут состоять из молодых гоночников, многие из которых ни разу не участвовали в соревнованиях. Автоматотуристы и комитеты Общества должны направить в первичные организации лучших общественных инструкторов, организовать встречи молодых спортсменов с опытными гонощиками, механиками, судьями.

Недавно открылись новые самодельные автоматотуристы ДОСААФ в Комсомольске-на-Амуре, Нижнем Тагиле и в других городах страны. На первых порах молодые клубы нуждаются в поддержке. Помочь им сразу же развернуть спортивную работу и принять активное участие в спартакиаде — дело нести партийных, комсомольских, профсоюзных организаций, важная задача комитетов Общества.

Сейчас в республиках, краях и областях, городах и районах заканчивается подготовка к первым соревнованиям. Немало пришлось потрудиться активистам Общества, спортсменам, комсомольским работникам. Ведь основное отличие соревнований спартакиады — их массовость.

Поэтому главная задача состоит в том, чтобы привлечь к участию в военно-прикладных видах спорта как можно больше молодежи. А это удастся сделать только в том случае, если комсомольские организации и комитеты ДОСААФ проведут большую организационную работу. Поэтому президиум ЦК ДОСААФ постановил считать состязания Всесоюзной спартакиады основными спортивными мероприятием ДОСААФ.

**ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ МИЛЛИОНЫ МОЛОДЫХ СПОРТСМЕНОВ ВЫЙДУТ НА СТАРТ. СОРЕВНОВАНИЯ ВСЕСОЮЗНОЙ СПАРТАКИАДЫ СТОЯТ СЕЙЧАС В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ ВСЕЙ МОЛОДЕЖИ, ВСЕХ, КТО ЛЮБИТ НАШУ СОВЕТСКУЮ АРМИЮ, НАШУ ВЕЛИКУЮ РОДИНУ. СПАРТАКИАДА ЯВЛЯЕТСЯ СМОТРОМ ВСЕЙ ОБОРОННОЙ РАБОТЫ В СТРАНЕ, ВАЖНОЙ СТУПЕНЬЮ НА ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ РАБОТЫ НАШЕГО ПАТРИОТИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА.**

# ДВЕ ПОБЕДЫ ИЖЕВСКИХ ГОНЩИКОВ

## На ледяной дорожке

### Матч семи городов

Под Ленинградом состоялись XII традиционные лично-командные мотоциклетные соревнования по зимнему кроссу. В них встретились мотоспортсмены Москвы, Ленинграда, Ижевска, Таллина, Риги, Коврова, Минска. Гонщики последних трех городов участвовали в матче впервые. В отличие от состязаний прошлых лет, когда участники выступали только на мотоциклах класса до 350 см<sup>3</sup>, на этот раз к соревнованиям были допущены и спортсмены на мотоциклах класса до 125 см<sup>3</sup>.

...На заснеженную поляну выезжают участники первого заезда на мотоциклах класса до 125 см<sup>3</sup>. Среди них один заслуженный мастер спорта, десять мастеров спорта и пятнадцать перерозрядников. Соревнования классифицируются по первой группе.

Интересны мотоциклы, на которых выступают участники из Коврова и Минска. Привлекает, например, внимание оригинальная конструкция рычажной подвески переднего колеса и крепления седла новой модели мотоцикла Минского мотозавода.

...Вамах флажком стартера. В небо взвилась ракета. Гонщики устремились вперед. Сразу же началась острая борьба. Уже на первом круге путь раз сменялся лидером.

Но вот сходит с трассы из-за поломки машины А. Зимик, потом В. Генералов. Становится очевидным, что «хозяева снежного поля» уже не могут претендовать на победу в командном зачете.

В группе женщин с момента старта и до конца гонок лидировала заслуженный мастер спорта москвичка Ирина Озолина. На втором месте была ленинградская досафетка Капитолина Вострикова, на третьем — москвичка Нина Кризюшева.

Первый заезд заканчивается уверенной победой команды Москвы.

В заезде спортсменов на машинах класса до 350 см<sup>3</sup> участвовали лучшие спортсмены страны, в том числе заслуженный мастер спорта В. Пылаев, мастера спорта Б. Иванов, Н. Соколов, С. Кадушкин, А. Дежинов, Л. Воронович. Ижевск представляли А. Заболотный, А. Капканчицков и Л. Кубасов.

В этом заезде разгорелась особенно острая борьба за командное первенство.

Ижевцы в «матче городов» еще ни разу не побеждали, но настойчиво стремились к победе. Москвичи хотели взять реванш за свое поражение в прошлом году. Ленинградцы же не собирались уступить кому-либо кубок, завоеванный в этих соревнованиях в 1957 году.

Старт дается групповой по 5 человек, с интервалом в одну минуту. После первого круга выясняется, что в 5 заезде из 6 лидируют ижевцы, причем лучше всех идет спортсмен 1-го разряда В. Субботин. Упорная борьба за второе и третье места разгорается между москвичами Б. Ивановым и В. Пылаевым, ижевцем Л. Кубасовым и ленинградцем А. Дежиновым.

Пятый круг по-прежнему первым заканчивает В. Субботин. Судьи показывают ему желтый флаг с черными диагональными полосами, означающий, что гонщик пошел на финишный круг. И тут случается непредвиденное. Не зная значения этого флага, В. Субботин принял его за сигнал финиша и остановился. Пока он понял свою ошибку и ушел на дистанцию, прошло 50—60 секунд. Приобретенное с таким напряжением сил преимущество утрачивается. К линии финиша Субботин приходит вторым, пропустив вперед москвича Б. Иванова. Третьим был ленинградский досафовец А. Дежинов.

В командном зачете победили ижевцы, на втором месте — команда Москвы, на третьем — команда Ленинграда.

**Л. САНДЛЕР,**  
судья республиканской категории.  
Ленинград.

От редакции: Необходимо отметить, что организация соревнований в Ленинграде имела существенные недостатки. Продолжая дурную традицию, организаторы состязаний проводили кросс в 23 км от города, куда зрителям добраться было нелегко. Большая трасса (длина круга превышала девять километров) еще больше снижала интерес зрителей.

Руководители ленинградского мотоспорта, видимо, не сделали никаких выводов из критических выступлений журнала «За рулем» в 1957 году. А ведь, подобное пренебрежение интересами спортсменов и зрителей, несомненно, наносит немалый вред популяризации мотоспорта.

Состязания на ледяной дорожке требуют от мотоспортсменов большого умения и смелости. На своих «подкованных» стальными шипами мотоциклах гонщики стремительно проносятся по кругу, вздымая ледяную крошку и снег. Скорость на прямой доходит до ста километров в час! И лишь немного сбросив газ, почти касаясь ледяного льда, гонщики «всплывают» в выраже.

Одно из таких состязаний состоялось в марте на стадионе «Локомотив» в столице Башкирской АССР — Уфе. По приглашению республиканского комитета ДОСААФ в Уфу приехали гонщики из Москвы, Ижевска, Таллина и городов Московской области. Среди них десять мастеров спорта, чемпионы СССР и ДОСААФ. Командную победу одержали гонщики Ижевского мотозавода Л. Шадрин, Б. Аганитов, В. Медведев. Эти же спортсмены заняли соответственно первые места в личном первенстве.

Много интереснейших подсчетов можно было наблюдать в заезде. Молодым уфимским гонщикам пришлось вести упорную борьбу с опытными приезжими спортсменами. Несмотря на это, они не раз добивались успеха.

Восьмь кругов шел в своем заезде вперед москвич Ф. Пешехов. Это давало ему право на выход в четвертьфинал. Но на девятом круге молодой перерозрядник рабочей третьего строительного треста г. Уфы Шарип Шайнуров ценной огромных усилий сумел приблизиться к мастеру. Отчаянно, смело проходил Шайнуров последний выраз. На прямую оба гонщика выходят одновременно. Еще усилие, и Шайнуров финиширует на полколесе вперед соперника. Потерпев поражение в предварительном заезде и не попав в четвертьфинал чемпион СССР по шоссейно-кольцевой гонке Ф. Ленки.

В течение трех часов более двадцати тысяч зрителей, заполнивших трибуны стадиона, и множество любителей, устроившихся на дачах соседних новостроек, бурно переживали все перипетии острой спортивной борьбы.

К сожалению, организация подобных соревнований с участием спортсменов нескольких областей — пока очень редкое явление в практике работы комитетов оборонного Общества. А ведь мотогонки на стадионах позволяют привлечь на состязания большое количество зрителей, блестяще служат делу популяризации мотоспорта и работы оборонного Общества.

К тому же мотогонки на ледяной дорожке, особенно с приглашением гонщиков из других городов, так же, впрочем, как и летние состязания мотоциклистов на ипподроме или стадионе, являются по существу полностью самоокупающимися мероприятиями. В Уфе, например, расходы на организацию состязания составили около сорока тысяч рублей, а билетов было продано на 65 000 рублей. Проводить такие встречи должны комитеты оборонного Общества всех областей и городов страны.

В Уфе положено начало хорошему делу.

**В. ДВОРЦОВ.**

Старт мотоциклов класса до 125 см<sup>3</sup>.

Фото А. Войчука.

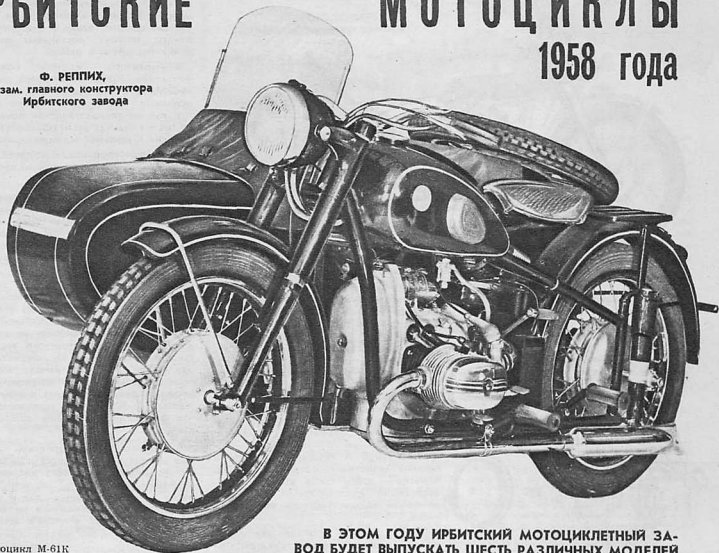


# ИРБИТСКИЕ

# МОТОЦИКЛЫ

## 1958 года

Ф. РЕППИХ,  
зам. главного конструктора  
Ирбитского завода



Мотоцикл М-61К

**В ЭТОМ ГОДУ ИРБИТСКИЙ МОТОЦИКЛЕТНЫЙ ЗАВОД БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ ШЕСТЬ РАЗЛИЧНЫХ МОДЕЛЕЙ МОТОЦИКЛОВ. ИЗ НИХ НОВЫМИ ЯВЛЯЮТСЯ МОДЕЛИ М-52 И М-61 И ИХ СПОРТИВНЫЕ МОДИФИКАЦИИ — М-52С, М-52К И М-61К.**

**Туристский мотоцикл М-52** класса 500 см<sup>3</sup> имеет верхнеклапанный двигатель, развивающий 24 л. с. при 6000 об/мин. Он будет выпускаться как мотоцикл-одиночка, а также с легкой коляской, имеющей торсионное поддресоривание колеса и пружинную подвеску кузова. Мотоцикл с коляской весит в снаряженном состоянии 285 кг и развивает скорость 94 км/час.

**Тяжелый дорожный мотоцикл М-61** относится к классу машин свыше 600 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 78, ход поршня 68 мм). На нем также установлен верхнеклапанный двигатель мощностью 28 л. с. (при 4200—4800 об/мин).

Этот мотоцикл будет выпускаться с прочной дорожной коляской, кузов которой подвешен на двух рессорах, а колеса имеют торсионную амортизацию. В отличие от М-52 коляска мотоцикла М-61 позволяет возить, кроме пассажи-

ра, немалый груз и приспособлена для эксплуатации в тяжелых дорожных условиях. Вес мотоцикла вместе с коляской — 360 кг, скорость — 95 км/час.

**Спортивный мотоцикл М-52С** класса 500 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 68, ход поршня 68 мм) предназначен для шоссейно-кольцевых гонок. Он весит 170 кг (с коляской — 215 кг) и развивает скорость 160 км/час (с коляской — 145 км/час).

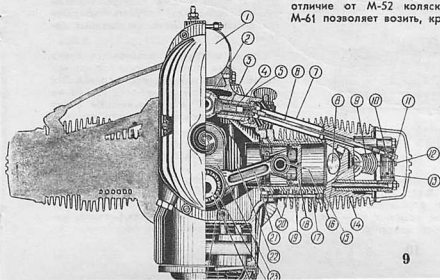


Рис. 1. Двигатель моделей М-52 и М-61.

- 1 — генератор; 2 — вал распределительный;
- 3 — толкатель; 4 — направляющая толкателя;
- 5 — канал для подачи масла в головку цилиндра;
- 6 — штанга толкателя; 7 — колуш штанги; 8 — клапан;
- 9 — пружина клапана; 10 — регулировочный болт; 11 — контргайка регулировочного болта;
- 12 — нормясло; 13 — ось коромысла; 14 — головка цилиндра;
- 15 — канал стока масла из головки цилиндра; 16 — валец поршневой; 17 — труба цилиндра сливная для масла; 18 — поршень; 19 — компрессионные кольца; 20 — масляеъемные кольца;
- 21 — штифт; 22 — маслоуловитель; 23 — щека кривошипа; 24 — роликовый подшипник; 25 — валец кривошипа; 26 — поддон; 27 — масляный насос; 28 — фильтр масляного стока.

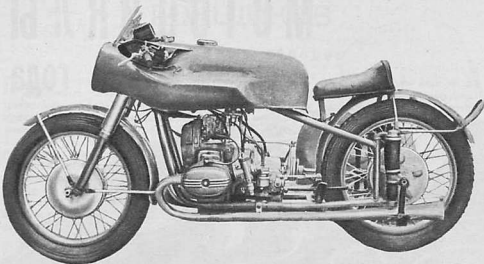


Рис. 2. Спортивный мотоцикл М-52С.

Верхнеклапанный двигатель спортивной модели значительно форсирован по оборотам, которые достигают 7000. Для штангового привода к клапанам это является почти пределом. Номинальная мощность двигателя мотоцикла 35 л. с. при степени сжатия 9,0. Мощность двигателя может быть увеличена дополнительной индивидуальной форсировкой до 40—42 л. с., главным образом за

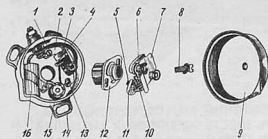


Рис. 3. Прерыватель с автоматом опережения зажигания.

1 — стопорный винт пластины крепления молоточка с наковальней; 2 — пластина крепления молоточка с наковальней; 3 — наковальня; 4 — молоточек; 5 — палец грузика автомата; 6 — грузик; 7 — неподвижная пластина автомата; 8 — винт крепления автомата; 9 — крышка; 10 — пружина автомата; 11 — грузик автомата; 12 — кулачок прерывателя; 13 — регулировочный винт; 14 — корпус прерывателя; 15 — стойка с фетром; 16 — конденсатор.

счет улучшения наполнения цилиндров горючей смесью и некоторого увеличения степени сжатия. Уже в 1957 году такой форсировки достигли некоторые спортсмены, выступавшие на первенстве СССР по шоссе-но-кольцевым гонкам в г. Talline.

Специальная колыска для кольцевых гонок изготавливается с применением легких сплавов.

**Кроссовый мотоцикл-одиночка М-52К** будет выпускаться заводом ажурье. Он создан на базе туристской модели М-52 и отличается от нее главным образом наличием зажигания от магнета (М-90), верхним расположением выпуск-

ных труб и глушителей. Воздухоприемник с фильтром у этой машины расположен в корпусе бензобака. От него к карбюратору ведет герметизированный воздухопровод.

Мотоцикл М-61К предназначается для замены устаревшей модели М-72К и является спортивной кроссовой машиной (класс — свыше 600 см<sup>3</sup>). Он создан на базе дорожной модели М-61 и отличается от нее зажиганием от магнета (М-90), верхним расположением выпускных труб и глушителей. Система питания аналогична мотоциклу М-52К. Колыска — специальная, кроссовая, известная по моделям М-72К, но с увеличенным ходом подвески колеса колыски.

При подготовке производства новых моделей мотоциклов конструкторы старались унифицировать основные детали и узлы всех моделей, беря как базовые детали и узлы машины М-52. Это упростило производство и должно облегчить снабжение потребителя запасными частями.

Двигатели наших новых мотоциклов принципиально отличаются от двигателя М-72М конструкцией клапанного механизма.

Но между собой у них много общего. Почти все основные детали двигателей М-52 (рис. 1) и М-61 одинаковые. Так, например, головки цилиндров, клапанный механизм и привод к нему у всех моделей состоит из одних и тех же деталей. Унифицированы также цилиндры дорожных и спортивных модификаций.

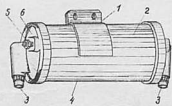


Рис. 4. Катушка зажигания.

1 — хомут крепления; 2 — катушка зажигания В-11; 3 — вывод вторичной обмотки; 4 — корпус; 5 — зажимы первичной обмотки; 6 — карболитовый изолятор.

Правые и левые цилиндры новых мотоциклов друг от друга не отличаются и являются взаимозаменяемыми. Разница между двигателями класса 500 и класса 650 см<sup>3</sup> состоит только в диаметрах цилиндра, поршня, поршневых колец и длине поршневого пальца.

Конструкторам удалось сохранить почти все размеры основных деталей М-72М. Это способствовало быстрому освоению производства и позволило при той же технологической оснастке и на тех же станках вести обработку деталей для 6 моделей мотоцикла.

Двигатели спортивных моделей отличаются от дорожных лишь зажиганием от магнета.

На всех новых моделях мотоциклов с батарейным зажиганием прерыватель-распределитель с односкорой катушкой зажигания будет заменен на прерыватель с центробежным автоматом опережения (рис. 3) и двухскорую катушку зажигания (рис. 4).

Автоматическое опережение зажигания допускает изменение опережения на 30°, кроме того, установка угла может быть изменена до 20°. Такой автомат может быть установлен на все модели мотоциклов дорожного типа, несмотря на различную характеристику их двигателей. В спортивных моделях имеется только ручное опережение зажигания, действующее на прерыватель магнета М-90, однако предполагается, что оно будет заменено автоматическим.

Вместе с тем надо отметить, что новые мотоциклы отличаются повышенной комфортабельностью. Это достигнуто в основном за счет того, что задняя подвеска имеет увеличенный ход и позволяет колесу перекачаться на 80 мм, вместо 55—60 мм в старой конструкции.

Передняя вилка машин также претерпела значительные изменения. Амортизационная пружина введена внутрь трубы пера вилки. При наезде на препятствия переднее колесо имеет возможность перекачаться на 150 мм, т. е. на 33% больше, чем в М-72М. Значительно улучшено сайленовое уплотнение и гидроамортизация.

Органы управления выполнены рычагами наружу, что не только уменьшает вероятность их повреждений, но и намного удобнее.

Значительно улучшена отделка машин. Многие детали подвергаются гальваническому хромированию. Окраска флямагидными эмальями в электростатическом поле с последующей электролаковой сушкой позволила получить хорошие глянцевые поверхности окрашенных деталей.

Сейчас на заводе осваивается новая конструкция колеса с литым тормозным барабаном из алюминиевого сплава. Эти колеса пока устанавливаются только на модель М-52С, а в дальнейшем будут ставиться на все модели мотоциклов.

Следует отметить, что спортивные варианты моделей М-52К и М-61К, изготавливаемые на базе туристских и дорожных моделей, будут стоить дешевле наших старых спортивных моделей (М-77), так как потребуют меньше производственных затрат. Это позволит привлечь к участию в соревнованиях большее количество гонщиков.

## НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОБТЕКАТЕЛЯМ

Недавно оргбюро Всесоюзной мотоциклетной секции приняло постановление о том, чтобы к участию в кольцевых и линейных шоссейных соревнованиях впредь допускались только мотоциклы, имеющие обтекатели, изготовленные в соответствии с требованиями ФИМ\*.

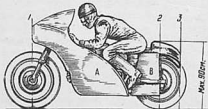
Нике приводятся требования к конструкции обтекателей для одиночных мотоциклов, утвержденные на осеннем конгрессе ФИМ. Они вступили в силу с 1 января 1958 года.

По новым требованиям ни одна часть мотоцикла не должна выступать вперед, за вертикальную плоскость, проведенную через ось переднего колеса. Переднее колесо, за исключением покрышки, не закрывается обтекателем и должно полностью просматриваться с обеих сторон.

Полуокружность обода заднего колеса, лежащая позади вертикальной плоскости, проведенной через ось, должна быть видима полностью с обеих сторон мотоцикла (справа и слева).

Встречается использовать прозрачные материалы в обход этих требований настоящих правил.

Части мотоцикла не должны выступать за вертикальную плоскость, касательную к задней части обода колеса. Ни одна деталь обтекателя не должна выступать за вертикальную плоскость, проведенную через ось заднего колеса.



Мотоцикл с обтекателем, изготовленным по новым требованиям ФИМ.

У мотоцикла без водителя ни одна точка седла, сиденья или какой-либо другой части позади них не должна отстоять от грунта больше чем на 90 см. Водитель, принявший нормальную посадку, должен быть видим полностью с любой из сторон, за исключением кистей рук и предплечий.

При отклонении мотоцикла без водителя на 50° от вертикали его части, за исключением покрышек колес, не должны касаться грунта.

Эти ограничения не распространяются на мотоциклы, на которых делаются попытки установления рекордов.

\* В порядке исключения, в соревнованиях советских гощиков 1958 года допускаются обтекатели, изготовленные в индивидуальном порядке.

М. АНОСОВ,  
директор Ленинградского отделения  
«Гипровоттранс»;

Ю. ГОЛЬДЕНБЕРГ,  
главный инженер проекта



## ТИПОВОЙ ПРОЕКТ ГАРАЖА АВТОМОТОКЛУБА ДОСААФ

Ленинградское отделение Государственного проектного института «Гипровоттранс» разработало типовой проект гаража автотомоклуба ДОСААФ (руководитель проектирования Э. Хевелел).

Проектное задание гаража было согласовано с Государственной санитарной инспекцией РСФСР и Управлением пожарной охраны МВД РСФСР и утверждено техническим совещанием при ЦК ДОСААФ. Типовой проект введен в действие приказом председателя ЦК ДОСААФ и по нему будут строиться учебные гаражи организации Общества.

При разработке проекта учтена возможность применения для строительства здания стандартных сборных железобетонных конструкций промышленного изготовления.

В гараже предусматривается все необходимое для практических занятий по подготовке шоферов. Предполагается, что теоретическое обучение будет проводиться в помещениях автотомоклуба. В связи с этим в гараже имеются классы слесарных работ, разборки-сборки агрегатов, регулировки двигателя и электрооборудования, а также посты для работы на автомобиле и производственных отделения для выполнения вспомогательных работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей.

Гараж рассчитан на хранение, техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт 16 автомобилей. На базе этого автомобильного парка можно будет вести обучение учащихся ежедневно автомобиля, а также навыкам ухода за ним. 12 автомобилей хранятся в помещении стоянки и 4—на рабочих постах. В проекте предусматривается,

что все операции технического обслуживания и эксплуатационного ремонта выполняются самими учащимися под руководством инструкторов.

В гараже могут храниться 54 спортивных мотоцикла, в том числе 47 — на стоянке.

Для обслуживания автомобилей и мотоциклов имеется девять постов. Четыре из них предназначены для автомобилей (в том числе два — оборудованные смотровыми канавами) и пять — для мотоциклов.

Расположение сооружений на площадке гаража показано сверху, а планировка здания — внизу.

Проемтом предусматривается вариант гаража без котельной. В этом случае снабжение теплом может осуществляться от районной котельной или городской теплоцентрали. При этом за счет котельной увеличивается площадь помещения для испытания мотоциклов и устраивается сушилка для одежды.

На открытой площадке гаража запроектированы бензозаправочный пост с раздаточной колонкой и подземным резервуаром для бензина, а также эстакада для мойки автомобилей и склад угля.

Предполагается, что штат гаража будет состоять из 26 человек.

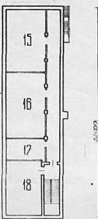
Учебные и административно-бытовые помещения рассчитаны на одновременное пребывание в гараже, помимо штатного персонала, трех групп учащихся по 15 человек в каждой (3 группы в учебных классах и одна в ремонтной) и 25 мотоциклистов.

Для строительства гаража требуется участок размером 0,53 га. Общая площадь застройки составляет 1448 м<sup>2</sup>, полезная площадь здания 1460 м<sup>2</sup>, его строительный объем 7750 м<sup>3</sup>.

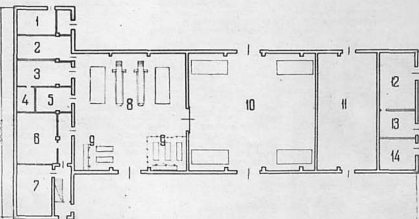
### Планировка здания:

1 — склад запчастей и агрегатов; 2 — кузница и сварочная; 3 — слесарно-механическое отделение; 4 — аккумуляторно-разрядная; 5 — кладовая; 6 — класс регулировочных работ; 7 — бытовые помещения; 8 — посты технического обслуживания и ремонта автомобилей; 9 — посты подготовки мотоциклов к соревнованиям; 10 — стоянка автомобилей; 11 — стоянка мотоциклов; 12 — котельная; 13 — помещение для испытания мотоциклов; 14 — склад топливно-смазочных материалов; 15 — класс слесарных работ; 16 — класс монтажных работ; 17 — административные помещения; 18 — бытовые помещения.

2-й этаж



1-й этаж



# Сезонные статьи

Л. ГРАЕВСКИЙ, Н. ЛЬВОВА  
«Главкүрторг» Министерства  
торговли РСФСР

Ежегодно тысячи трудящихся проведут свой отпуск в увлекательных путешествиях на собственных автомобилях по живописным местам нашей Родины. Особенно много автолюбителей бывает весной и летом на курортах Черноморского побережья Кавказа, Северного Кавказа и Южного берега Крыма.

Еще недавно автомобилисты, приезжавшие на эти курорты, снимали комнаты или углы у частных лиц, оставляли автомобили в случайных местах, часто без всякого надзора. Техническое обслуживание автомашин не было организовано. Трудно было приобрести горючее и необходимые запасные части. Все это вызывало справедливые жалобы.

В 1954 году Совет Министров СССР поручил Министерству торговли организовать обслуживание лиц, приезжающих на своих автомобилях на курорты без путевок и курсовок, и построить для этой цели специальные пансионаты и столовые.

## КАКИМ ТРЕБОВАНИЯМ ДОЛЖНЫ УДОВЛЕТВОРЯТЬ ПРИЦЕПЫ ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Редакция получила много писем читателей о прицепах для автомобильных индивидуальных владельцев. В письмах справедливо указывается, что потребность в них велика и будет возрастать с каждым годом.

В связи с тем, что промышленное производство таких прицепов пока еще не организовано, многие автолюбители, желая изготовить их своими силами, спрашивают, каковы требования они должны удовлетворять.

Ответ на этот вопрос дал по просьбе редакции сотрудник ГАИ инж. В. Резнинов.

Прежде всего прицепы должны обеспечивать безопасность движения, иметь эксплуатационную надежность и удовлетворительный внешний вид. Они могут изготавливаться как одноосные двухколесные, так и одноколесные с колесом костыльного типа.

Общий вес двухколесного прицепа для автомобилей ЗИЛ, «Волга» и «Победа» не должен превышать 300 кг, а для автомобиля «Москвич» — 200 кг. Одноколесный прицеп может весить соответственно 150 и 100 кг. В связи с тем, что общий вес прицепов сравнительно небольшой, тормоза на них не обязательны.

Основные габаритные размеры прицепа не должны превышать по длине (с дышло) 2300 мм, а по ширине и высоте — основные габариты тягового автомобиля.

Кузов допускается любой: типа платформы без бортов, с открывающимися бортами, типа ящика с несдвигающимися бортами и т. д. Прочность — основное требование к материалу, из которого прицеп будет изготавливаться.

Прицеп, а также буксирующий авто-

мобиль должны иметь надежное сцепное устройство. Для двухколесных прицепов желательно применить тягово-сцепной прибор шарового типа. Помимо него, необходимо иметь аварийный трос или цепь. Для одноколесных прицепов оптимальным следует считать сцепное устройство жесткого типа, допускающее качение только в одной вертикальной плоскости.

Недавно был открыт пансионат в г. Орджоникидзе. Здесь могут хорошо отдохнуть автолюбители, путешествующие по Военно-Грузинской дороге.

Услугами пансионатов в прошлом году пользовалось большое количество автолюбителей из многих городов и населенных пунктов Советского Союза. Их посещали также иностранные туристы.

Обязательно наличие следующих приборов освещения и сигнализации: двух габаритных фонарей или отражателей света с красными стенками, стоп-сигнала и фонаря номерного знака. Кроме этого, на буксирующем автомобиле должен быть опознавательный знак «Прицеп».

На прицепах для легковых автомобилей допускаются только пневматические шины: автомобильные, мотоциклетные, от мотоциклов и моторолдеров.

При изготовлении прицепов могут использоваться отдельные агрегаты, узлы и детали легковых автомобилей, мотоциклов, мотоциклов.

Инж. В. Резнинов.

## БАГАЖНИК НА МОТОЦИКЛЕ

Как это ни странно, но владельцев мотоцикла — машины, позволяющей двигаться с большой скоростью — не может взять с собой даже книги, не говоря уже о запасной каннуре с горючим или чмзодне, которые так нужны мотоциклистам.

Мы установили с обеих сторон мотоцикла у заднего колеса квадратные сварные рамы. В их нижней части сделаны откидные полочки. На такой багажник при помощи ремней можно легко и надежно закрепить рюкзак, каннур, небольшой чемодан или другие необходимые в пути вещи.

А. КИРСАНОВ.

Для удобства автолюбителей в Москве и Ленинграде открыты предварительная (за несколько месяцев) продажа путевок в один или в несколько пансионатов.

Отдыхающие в пансионатах обеспечиваются жильем, их автомобили хранятся на специальных стоянках, где организован уход за ними. Здесь производятся заправка топливом-смазочными материалами и продажа запасных частей.

Работники пансионатов стремятся создать все условия для хорошего отдыха своих клиентов, обеспечить им возможность успешно продолжать путешествие. Об этом свидетельствуют многочисленные положительные отзывы об их работе.

Вместе с тем в деятельности пансионатов имелись и недостатки. В некоторых из них были случаи, когда поселяли отдыхающих, не имевших автомобилей, и не оставляли резервных мест для автолюбителей. Далеко не всюду было организовано питание. Мало внимания уделялось благоустройству территории пансионатов.

Приближается новый летний курортный сезон. Скоро в Крым и на Кавказ поедут на собственных «Москвичах», «Победах», «Волгах», ЗИМах тысячи любителей автомобильных путешествий. Устранить недостатки в обслуживании отдыхающих, увеличить пропускную способность, создать максимум удобства для автолюбителей — вот вопросы, которыми сейчас занимаются коллективы пансионатов.

Что будет в этом году нового в их работе?

Намечено расширить существующие пансионаты и завершить строительство дополнительных жилых корпусов в Датомысе и Джугбе. Во всех пансионатах вводится предварительная продажа абонементов на питание. Автолюбители, имеющие такие абонементы, будут обслуживаться с столовых в первую очередь.

Для автолюбителей ежедневно будет оставаться резерв мест в пансионатах. На их территориях оборудуются спортивные площадки, ведутся работы по благоустройству и озеленению. Оснащаются всем необходимым комнаты, в которых будет жить отдыхающие. В общем, работники пансионатов готовятся гостеприимно встретить путешественников, создать им все условия для полноценного отдыха. Для удобства автолюбителей переизданы справочник-путеводитель по пансионатам «Күрторг».

В заключение несколько слов об одном пожелании автолюбителей. Очень многие из них недовольны тем, что в таких городах, как Москва, Ростов-на-Дону, Харьков, Киев, нет пансионатов, и просят организовать их.

Исполкомы городских Советов должны учесть это пожелание и предпринять строительство пансионатов. Это, несомненно, будет способствовать еще большему развитию автотуризма в нашей стране.

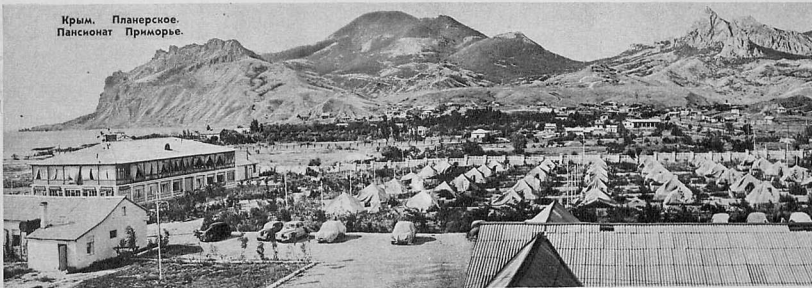


# автомобилистов

Начинается новый туристский сезон. Скоро навстречу путешественникам гостеприимно раскроются двери многих баз, лагерей, пансионатов.

На снимках: пансионаты черноморского побережья.

Крым. Планерское.  
Пансионат Приморье.



Жилая палатка для отдыхающих в пансионате Адлер

Жилые корпуса в пансионате Геленджик

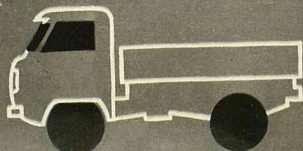
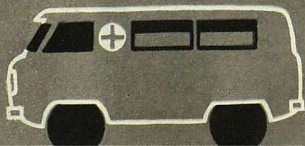
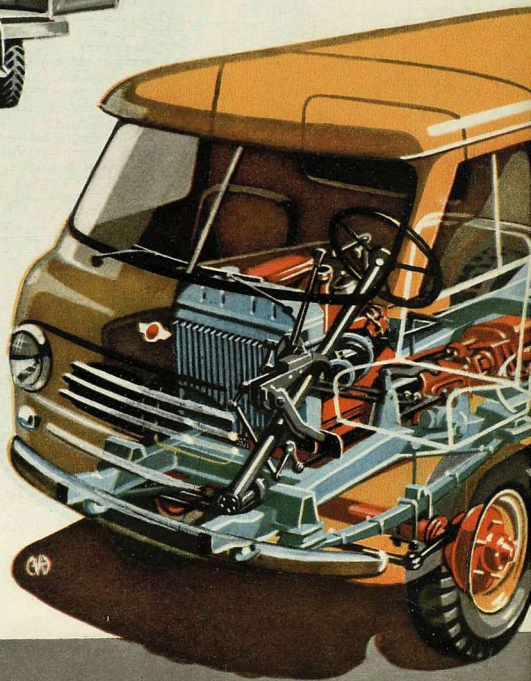


У бензозаправочной колонки в пансионате Адлер



Стоянка автомобилей в пансионате Джубга

# АВТОМ







Фотоочерк  
Леониды ЛЕОНОВА  
и Евгения ТИХАНОВА

**АВАРИЯ,**

**В**изг тормозов, глухой шум удара столкнувшихся машин, и через минуту на только что спокойном перекрестке — «пробка», шумная, возбужденная толпа.



- Где? Кто? Кто?..
- Все шоферы виноваты...
- Нечего самим лезть по машины...

У каждого из присутствующих свой взгляд на виновника аварии. Но лишь опытный сотрудник ОРУДа или ГАИ сможет определить истинную ее причину.

К счастью, несмотря на всю достоверность фотографии, перед вами авария, которой не было.

Это кадр из художественного фильма. Наш фотокорреспондент не сумел за короткий срок, когда готовился публикуемый очерк, снять на московских улицах «интересную» аварию. Так появилось и название этого очерка, рассказывающего о трудной и благородной работе тех, кто стоит на страже безопасности советских людей.

**В ЧАС — 6000 АВТОМОБИЛЕЙ**  
**В ЧАС — 20 000 ПЕШЕХОДОВ**

Взгляд москвича привык к огромному вместе с тем плавному и ритмичному потоку автомобилей. И все же, опаздывая на работу или в театр и задерживаясь на перекрестке, мы с нетерпением смотрим на красный сигнал светофора, не задумываясь над тем, насколько больше машин стало на улицах столицы за последние годы.

Немногочисленные в недалеком прошлом «эмки» и «газики» уступили место десяткам тысяч комфортабельных автомобилей новых моделей. За последние годы автомобильный парк столицы увеличился более чем вдвое, соответственно возросла и интенсивность движения. На многих участках Садового кольца — одной из крупнейших магистралей

Москвы — проходит в час около 6000 автомобилей, а по пешеходным дорожкам площади Маяковского проходит за это же время приблизительно 20 000 человек.

Пассажирский транспорт столицы перевозит в сутки 9 000 000 пассажиров, грузовые автомобили — 650<sup>0</sup>/10 всех грузов в городе.

Но самое интересное то, что, вопреки «логике», число дорожных происшествий за это же время уменьшилось в два с половиной раза, т. е. почти во столько же, во сколько увеличилось количество автомобилей.

Этот парадоксальный факт является своеобразным итогом многогранной, плодотворной деятельности ОРУД и ГАИ в борьбе с аварийностью на автотранспорте.

И действительно, можно согласиться с тем, что в определенных условиях автомобиль не подчиняется управлению: не останавливается при торможении, не изменяет направления движения при повороте руля. Но вина в этих случаях ложится и на работников технической службы автохозяйства, выпустивших на линию неисправный автомобиль, и на самого водителя, не проверившего его техническое состояние.

Наблюдение за техническим состоянием автомобильного парка — одно из многих и, может быть, малозаметных дел ГАИ и ОРУДа.

...Взгляд пассажира задержался на медленно движущемся автомобиле ЗИС-5 с выхляющим передним колесом. При осмотре машины, только что вышедшей из ТО-2, оказалось, что шкво-



На Манежной площади — одной из самых оживленных площадей столицы.

### МАШИНЫ УХОДЯТ В РЕЙС

Среди части шоферов еще бытует неправильное мнение: дескать, аварии случаются случайно и предотвратить

их невозможно. И действительно, можно было позорной цапфы передней оси был закреплен старым изношенным клином. Так недопустимая небрежность ремонтных рабочих и хлблатность шофера создали реальную опасность аварии.

# КОТОРОЙ НЕ БЫЛО



«Принять правдо и остановиться!»



— Предъявите ваши документы! — обычно эти слова, обращенные к нарушителю, начинают сотрудники ОРУДа разбор дорожного происшествия.

Технический контроль — одно из важных средств борьбы с аварийностью.



Естественно, постоянной не может проверить техническое состояние всех автомобилей. Поэтому сотрудники ОРУДа и ГАИ считают одной из важнейших задач воспитание водителей в духе сознательного и добросовестного отношения к своим обязанностям.

В автохозяевах, на собраниях индивидуальных владельцев автомобилей сотрудники милиции регулярно проводят лекции и беседы, разбирают причины аварий. Работники автохозяев — частые гости в отделениях агитации и пропаганды ОРУДа. И нужно сказать, что большинство шоферов столичного автопарка отлично справляются со своими обязанностями, работают дисциплинированно и безаварийно.

## ПОВОРОТ РУЛЯ

Днем и ночью, в зимний мороз и летнюю жару на улицах Москвы стоят постовые милиционеры-орудовцы. Указания жезла, сигналы светофора направляют четкий и организованный поток автомобилей по магистралям города. Но один неверный поворот руля незначительного или недисциплинированного шофера, и поток машин сломан, автомобиль — плод труда сотен людей — может превратиться в груд обломков, под угрозу ставится человеческая жизнь. Вот почему так внимательны сотрудники ОРУДа, вот почему порой так строго, на взгляд шоферов, карается малейшая их провинность.

Свисток милиционера, и автомобиль, за рулем которого находится нарушитель правил уличного движения, остановлен. Вежливое и объективное замечание сотрудника ОРУДа, не всегда ясное объяснение шофера, штраф или

В таких случаях на помощь постовым орудовцам приходят дежурные мотоциклисты. Нарушитель все равно будет задержан, но разговор с ним примет, безусловно, более серьезный характер.

## ДЕЛО ШОФЕРА ЮШИНА

Недавно в Центральном клубе шоферов состоялась выездная сессия суда: слушалось дело шофера Юшина.

...14 декабря 1957 года в Москве около Рижского вокзала на левую сторону дороги неожиданно выехал автомобиль-фургон ГАЗ-51. После столкновения со встречной «Победой» он на повышенной скорости попернул правдо, чудом не разбив автобус, и помчался вперед. Через несколько минут его уже догоняли мотоциклисты-орудовцы. Но этих нескольких минут хватало на то, чтобы автомобиль-фургон опять выехал на левую сторону и столкнулся со встречной «Победой». В результате три пассажира легкового автомобиля были убиты и один тяжело ранен.

За рулем фургона «в состоянии сильного опьянения», как записано в протоколе, сидел шофер 14-й автобазы «Мосторгтранс» Юшин.

Приговор, лишивший Юшина свободы сроком на 25 лет, был встречен шоферами единодушным одобрением.

Это не характерный, но очень яркий пример общезвестной истины: пьяный водитель за рулем автомобиля — грубейший нарушитель дисциплины, потенциальный преступник.

Однако сотрудникам ОРУДа дозволено часто приходится задерживать на линии шоферов и владельцев индивидуальных автомобилей в нетрезвом состоянии.



В автохозяевах на очередном разборе нарушений правил уличного движения.

другая мера наказания — инцидент исчерпан, и поток машин продолжает свой размеренный путь.

Но не всегда так просто задержать шофера, виновного в нарушении правил. Желание уйти от ответственности, надежда скрыться иногда уносит его вместе с машиной вперед.

Полагаясь на свою опытность, они забывают, что даже самая небольшая доза алкоголя нарушает точность глазомера и лишает способности правильно воспринимать окружающую обстановку.

Каждое второе дорожное происшествие происходит по вине в той или иной мере отравленного алкоголем водителя.



В кабинете врача.

Но установить «состояние опьянения» не всегда просто: с виду все в порядке, шофер как будто бы трезв. И тут на помощь приходит специальная медицинская экспертиза. Анализ, врачебный осмотр позволяют обнаружить даже малейшую дозу алкоголя в организме.

Решительная борьба орудоцев и автоинспекторов с «выпивающими» шоферами — одно из важнейших условий предотвращения аварий на автомобильном транспорте.

### «ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА»

Работа ОРУДа и ГАИ — не только повседневное наблюдение за порядком на улицах и дорогах, не только борьба с нарушителями правил. Это сложное, вначале лабораторное и теоретическое, затем и практическое решение общих проблем организации движения.

Недавно по инициативе Московского ОРУДа на столичных улицах началось автоматическое регулирование движения по принципу «зеленой волны». Этот принцип уже внедрен на большей части Садового кольца, на Ленинградском проспекте и проспекте Мира, на шоссе Энтузиастов, на Красной Пресне, Заспенском валу, Большой Пиროговской улице и на набережных Москвы-реки.

— Граждане! Не подвергайте себя опасности; соблюдайте правила уличного движения. Будьте внимательны на проезжей части улиц!



Помимо решения вопроса безостановочного движения через перекрестки со средней скоростью около 40 км/час, помимо больших экономических выгод, получаемых благодаря уменьшению простоев автомобилей, «зеленая волна» снизила на 20% число несчастных случаев на самых оживленных магистралях города.

Возрастающая ритмичность и интенсивность движения автомобилей на участках с «зеленой волной» потребовала не только по-иному решать вопросы обеспечения безопасности пешеходов. Применение, казалось бы, такой простой вещи, как направляющее ограждение, сократило, например, на Колхозной площади число наездов почти на 50%. У



С помощью этого прибора может быть установлено наличие даже незначительной дозы алкоголя в организме человека.

выхода со станции метро «Краснопресненская» после установки ограждения в течение вот уже более года вообще не произошло ни одного несчастного случая.

В 1957 году за счет улиц, где была применена «зеленая волна», общее число несчастных случаев в Москве снизилось на 9%.

Сейчас сотрудники ОРУДа решают новую задачу — они собираются увеличить пропускную способность улиц и площадей столицы еще на 10%. Это будет достигнуто прежде всего повышением скорости автомобилей, реконструкцией старых улиц и площадей и автоматическим регулированием движения с использованием последних достижений науки и техники.

### БУДЬТЕ ВНИМАТЕЛЬНЫ!

Окончен рабочий день. Тысячи людей спешат домой, в магазины, театры и кино. Наступил час «пика», и на московские улицы выезжают синие «Победы» с красной полосой и специальными репродукторами на крыше. Эти машины останавливаются на самых людных перекрестках, в местах наиболее интенсивного движения.

Громкий отчетливый голос диктора перекрывает уличный шум:

— Граждане! Не подвергайте себя опасности, соблюдайте правила улично-

го движения. Будьте внимательны на проезжей части улиц!

Сотрудники ОРУДа, находящиеся в радиодиффирных машинах, ежедневно проводят сотни коротких бесед с населением прямо на площадях города.

Но, к сожалению, нельзя поставить такие машины на каждый перекресток. Не всегда может уследить за пешеходами и постовой милиционер-орудовец. И подчас эти «свободой» пользуются не только школьники, но и люди довольно почтенного возраста. Впрочем, упрек в адрес школьников теперь не совсем заслужен: с этого года по инициативе ОРУДа в средних школах введены занятия по правилам уличного движения.

О правилах движения, особенно теперь, после их частичного изменения, сотрудники ОРУДа напоминают населению самыми различными способами. Через местную радиосвязь и радиозвонки крупнейших предприятий, парков культуры и отдыха, с экранов кинотеатров, с плакатов и детских календарей, светящихся и газосветных установок к жителям Москвы обращаются слова: «Граждане, будьте внимательны!»

### ВАРИЙ НЕ БУДЕТ

С каждым годом возрастает интенсивность движения на московских улицах и с каждым годом снижается число аварий. В этом большая заслуга сотрудников ОРУДа и ГАИ, тщательно и продуманно организующих свою работу.

Но все же аварии происходят. Можно было бы смириться с мыслью, что это неизбежное и естественное зло любого города. Можно было бы сослаться на статистику высокоразвитых капиталистических стран, где количество аварий и катастроф растет вместе с производством автомобилей и намного превышает данные по Советскому Союзу.

Но с этим не может согласиться общественность столицы, с этим не могут согласиться сотрудники ОРУДа и ГАИ, работа которых направлена к снижению автомобильных катастроф и аварий.



Под таким названием в июле прошлого года в газете «Известия» была опубликована заметка, в которой сообщалось об изобретении советского инженера М. В. Морозова, нашего соотечественника, который сконструировал двухцилиндровый вакуум-регулятор опережения зажигания с усилителем».

После сообщения «Известий» в адрес автора появились многочисленные письма, в которых указывалось на количество которых все увеличивалось. С просьбой прислать чертежи и описание «двухцилиндровый вакуум-регулятор» обращаются шоферы и автолюбители, руководители автомобильных заводов, механизаторы сельского хозяйства, студенты. Запросили чертежи также и Центральное конструкторское бюро топливной аппаратуры, Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ), Физико-технический институт Академии наук УССР, автомобильный отдел Академии наук СССР, технические управления и предприятия в области автомобильного транспорта, Главное автомобильное управление Министерства совхозов РСФСР и другие ведомств.

Усилия эти придают интерес и изобретению т. Морозова можно легко понять, если учесть, какие значительные экономические трудности возникают в результате экономии топлива и улучшения динамики автомобилей сулит применение двухцилиндрового вакуум-регулятора с усилителем на практике.

### ИЗВЕЩАЯ АЛТЕРНАТИВА

Известно, что одним из наиболее эффективных конструктивных мероприятий по улучшению экономичности автомобильных карбюраторных двигателей является увеличение в них степени сжатия. На пути к этому лежит, конечно, пружина, которая в течение десятилетия считалась непреодолимой. Речь идет о том, как так или иначе повысить степень сжатия, неизменно возникающей при работе «перескатора» (т. е. имеющего относительно высокую степень сжатия) двигателя на стандартных бензинах. Она весьма вредно отражается на состоянии двигателя, угрожая прочностью его кришоломчатого механизма, привода и перегреву головки и стенок цилиндров и в конечном счете — и снижению мощности и экономичности.

Лишь в расчете на существенное улучшение сорта применяемого топлива, дабы повысить его октановое число, конструктор двигателя мог позволить себе несколько увеличить степень сжатия без опасения детонации.

Преимуществом высокооктанового, стойкого в отношении детонации топлива сопряжено с бо́льшим производством энергии техническими трудностями. Это в свою очередь отражается на его стоимости, не говоря уже об уменьшении объема товарного бензина. Естественно, поэтому давнишнее стремление к тому, чтобы найти другие возможности повышения степени сжатия двигателя, привело к созданию различных прототипов различными средствами, но все они связаны либо со значительным усложнением конструкции двигателя, либо с получением дорогостоящих высокооктановых топлив. Попытки же подавления детонации и улучшения экономичности двигателя путем беднения смеси приводят естественным образом, к понижению максимальной мощности двигателя.

Исследования, проведенные в последние лет показали, правда, что определенные результаты в использовании оптимальных углов опережения зажигания достигаются путем изменения регулировки автоматов опережения зажигания. Так, в НИИП была разработана методика определения наилучшего угла опережения характеристик этих автоматов, позволяющая довольно точно определять, при каких углах опережения зажигания двигатель будет лучше всего работать на

любом заданном топливе. Конструкторы автозавода имени Дзержинского в Ленинграде, работавшие в 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, приняли такую регулировку автомата распределителя, которая позволяет этому устройству работать при оптимальных углах опережения зажигания бензин с октановым числом 74—78, спользуясь на бензиновом двигателе различные стендовые и дорожные испытания показали также, что и в ряде других отечественных двигателей импортных и отечественных стран оптимальные мощности и экономичности путем изменения регулировки распределителя зажигания.

Однако все эти работы имели в виду, если можно так выразиться, «альтернативное» воздействие на механизм двигателя. Либо он, работая с поздним зажиганием, становится менее прихотлив и «едет», но одновременно и терит важные эксплуатационные качества в малых нагрузках, либо — если сохранялись оптимальные углы опережения зажигания — проявляет естественную склонность к детонации при малейшем ухудшении сорта топлива и увеличении нагрузки.

Плюс, или...

### В ЧЕМ СУТЬ ИЗобрЕТЕНИЯ МОРОЗОВА

Сущность изобретения М. В. Морозова в том и состоит, что оно практически исключает необходимость в устройстве альтернативы. Его прибор как бы «оперативно» руководит работой системы зажигания, и этой центральной нервной системы двигателя в зависимости от режима нагрузки. Он сочетает в себе функции обычного автомата опережения зажигания, проявляет действие «усилителя», который не допускает возникновения условий, приводящих к детонации. При работе двигателя на оптимальных средних нагрузках с бо́льшими оборотами (т. е. когда угрозы возникновения детонации практически не существует) автомат Морозова автоматически берет те углы опережения зажигания, которые являются оптимальными для работы двигателя на данном режиме. Когда нагрузка возрастает, обороты падают и стандартный автомобильный бензин может при этих оптимальных углах опережения давать детонационные всплески, прибор Морозова автоматически выключается на другой режим и снимает угол опережения зажигания до того предела, при котором обеспечивается бездетонационная работа двигателя. При этом двигатель работает на оптимальных условиях эксплуатации автомобильный двигатель большую часть времени работает на неполных нагрузках, нетрудно понять, какие экономические выгоды отсюда открываются.

Разумеется, такое решение является инновацией в развитии двигателя, снимает важнейшую задачу прогресса двигателестроения — задачу дальнейшего повышения качества работы двигателя на промышленных топливах; не следует также рассматривать изобретение Морозова, как «экзотическое», заменяющее собой полную победу над детонацией. Такая победа может быть достигнута лишь в результате энергичных совместных усилий работников нефтяной промышленности и автомобильных заводов. Но на данном этапе, пока на пути к достижению этой цели остаются столь значительные трудности, достигнувший вакуум-регулятор способен сыграть важную роль в использовании имеющихся запасов топлива и с повышенной степенью сжатия.

Конструктивная схема двухцилиндрового вакуум-регулятора зажигания представлена на рис. 1. Как видно, основу его составляют две последовательно расположенные пружины — первичная и вторичная. Последняя служит для того, чтобы обеспечивать совместно с центробежным регулятором оптимальные углы опережения зажигания. При этом первичная пружина при этом не работает, будучи смата до упора диафрагмой (передающей усилие от вакуума) через упорную пружину. Это происходит благодаря тому,

что в вакуум-регуляторе разрежение, воздействующее на диафрагму.

При возрастании нагрузки двигателя разрежение в вакуум-регуляторе естественно падает и усилие, передающееся диафрагме на первичную пружину, уменьшается. На определенном режиме разрежения становится настолько малым, что первичная пружина вообще прерывается, она отходит от упора и уменьшает соответственно угол опережения зажигания. Таким образом, на режимах, обеспечивающих гашение детонации, обе пружины работают последовательно.

На рис. 2 показано принципиальное устройство вакуум-регулятора с параллельным расположением пружин. В этом случае первичная пружина обеспечивает работу регулятора при бо́льших нагрузках (т. е. при малых разрежениях), когда потребуются газы, возникающие детонацией, а вторичная пружина не работает, будучи смата настолько, насколько это обеспечивается давлением диафрагмы. В определенный момент, наступающий при достижении оптимального угла опережения зажигания, вторичная пружина выключается между корпусом регулятора и тарелью, расположенной на поводке регулятора. При уменьшении нагрузки, когда по условиям детонации будет достигнут оптимальный угол опережения зажигания и давление диафрагмы возрастает, вторичная пружина выключается. Первичная же пружина при этом, благодаря имеющемуся на ней ограничителю хода, выключается, и при дальнейшем уменьшении разрежения пружина на оптимальных углах опережения зажигания обеспечивает вторичная пружина.

Таким образом, при работе двигателя на малых и средних нагрузках автоматическим образом достигается необходимая поддержка оптимальных углов опережения зажигания, позволяющие полностью использовать все преимущества высокооктанового топлива. Уменьшения степени сжатия, а при переходе на режим бо́льших нагрузок угол опережения зажигания автоматически снимает мощность первичной пружины до пределов, обеспечивающих отсутствие детонации.

### СУЩЕСТВЕННАЯ ДЕТАЛЬ

Залась бы, все очень хорошо и просто. Но дело в том, что регулятор представляет собой механизм, а регулятор — это сложнейшее устройство, в котором гораздо более важно, чем передвижение его частей. Трение в подвижных частях регулятора, а также инерция его частей (насоса, диафрагмы, прерывателя), с которым регулятор связан, неизбежно вызывают его запаздывание.

При работе двигателя на холостом ходу, например, отбор вакуума происходит вначале дроссельной заслонки и развращении ее, а затем в отборе вакуума дроссельную заслонку открывают, вакуум в регуляторе сначала резко возрастает, что ведет к увеличению угла опережения зажигания), а в следующий момент резко уменьшается; но угол опережения зажигания не успевает измениться резко измениться, поскольку требуется преодолеть упомянутую выше инерцию подвижного диска прерывателя и соединенных с ним деталей. Из-за этого временное появление детонации в этом случае было бы неизбежным.

Поэтому в конструкции регулятора особое запаздывание регулятора и, следовательно, предотвратить появление детонации, Морозов решил установить на диафрагму усилитель, имеющий самостоятельный привод. На рисунке 1 вакуум-регулятор показан в соединении с насосом, а на рисунке 3 — в соединении с пневматическим диафрагменным насосом, а в рисунке 3 — в соединении с насосом, а в рисунке 3 — в соединении с насосом, а в рисунке 3 — в соединении с насосом.

При увеличении нагрузки двигателя ускоритель подает в вакуум-регулятор дополнительную порцию воздуха, благодаря чему в момент разгона автомобиля

устанавливается более позднее зажигание двигателя. Этот воздух быстро отсасывается, и регулятор вскоре начинает работать только под воздействием разрежения во всасывающем коллекторе, но в «трудную минуту» ускоритель делает свое дело.

Привод ускорителя может быть выполнен механическим, либо пневматическим. При механическом приводе диафрагма ускорителя соединяется с карбюратором поводом с дроссельной заслонкой карбюратора и открытие последней влетает за собой накаливания воздуха в вакуум-регулятор (с помощью диафрагмы ускорителя), а закрытие — отсасывание воздуха.

Пневматический привод ускорителя осуществляется соединением камеры ускорителя с надроссельным пространством, как показано на рис. 1 и 2. Когда дроссельная заслонка карбюратора открывается, разрежение в надроссельном пространстве падает и давление на диафрагму ускорителя, удеряиваемую пружиной, уменьшается. В результате пружина разжимается и перемещает диафрагму, благодаря чему в регулятор поступает дополнительная порция воздуха.

#### ЧТО ПОКАЗАЛИ ИСПЫТАНИЯ

Таново, в общих чертах, изобретение инженера М. В. Морозова. Что же нужно было, чтобы осушить эту работу на практике, заставив автомобильный двигатель работать лучше и экономичнее. Об этом нам бы хотелось рассказать на «диетическое» питание высоконапорным топливом?

Очень немного. Повышение степени сжатия достигается несколькими путями, т. е. фрезеровкой головки блока. Стандартный вакуумный регулятор на двигателе заменяется двухрежимным конструкцией Морозова и, наконец, на двигатель устанавливается дополнительно ускоритель, конструкция которого, как это ясно из приведенного выше описания, весьма проста. Более того, можно без труда переделать обычный регулятор в двухрежимный; для этого требуется только замкнуть в пружину и установить ограничитель хода перичной пружины.

На автомобиле ГАЗ-М20 «Победа», переделанный подобным образом, показал на первых же эксплуатационных испытаниях лучшие динамические качества и экономию до 15—20% топлива. Предшествовали длительные стендовые испытания, во время которых была выявлена наиболее подходящая степень сжатия «Победа» степень сжатия (7,2) и подобрана соответствующая характеристика автомата опережения зажигания. Двигатель устойчиво работал без признаков детонации работая на стандартном бензине А-66. Дальнейшие дорожные и эксплуатационные испытания показали, что наибольшая экономия достигается на режимах скорости автомобиля от 40 до 70 км/час. При движении автомобиля по ровному шоссе в нормальное время со скоростью 40 км/час, например, расход топлива не превышал 8,5—9 литров на пробег в 100 км.

В связи с работой с повышенной степенью сжатия при помощи двухрежимного вакуум-регулятора системы Морозова переоборудован также двигатель автомобиля 1-го таксомоторного парка г. Риги, где живет и работает автор. Двигатели с повышенной степенью сжатия и двухрежимным вакуум-регулятором устанавливаются также на микроавтобусы РАФ-10, выпускаемые Ринским автомобильным заводом. По нашему мнению, установка совмещается в том, что установка таких приборов на автомобили — большое, нужное и полезное дело.

#### И ЗДЕСЬ НУЖЕН УСКОРИТЕЛЬ!

Но много речь идет о техническом мероприятии подобного рода, связанном, при массовом его внедрении, со значительной затратой государственных средств, но зато и с увеличением надежности его проверки рамками только одной республики. Оно должно быть тщательно и широко проверено в различных условиях эксплуатации, на основе самых совершенных методов испытаний, с привлечением лучших квалифицированных специалистов и центральных научных учреждений. Огромная многонациональная экономия, которую сулит реализация этого изобретения, вполне оправдала бы такие

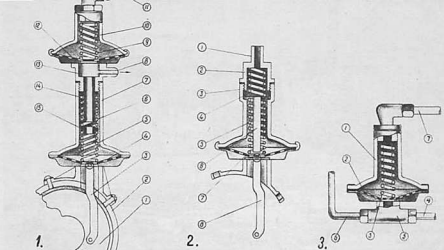


Рис. 1. Двухрежимный вакуумный регулятор опережения зажигания с последовательно расположенными пружинами: 1 — подвижный диск преремагнели, 2 — корпус преремагнели, 3 — поводок вакуум-регулятора, 4 — диафрагма вакуум-регулятора, 5 — вторичная пружина, 6 — первичная пружина, 7 — корпус вакуум-регулятора, 8 — подвод вакуума к регулятору, 9 — пружина ускорителя, 10 — корпус ускорителя, 11 — подвод вакуума к ускорителю (на надроссельном пространстве), 12 — диафрагма ускорителя, 13 — пробка регулятора, 14 — ограничитель хода перичной пружины, 15 — специальная муфта пружины.

Рис. 2. Двухрежимный вакуум-регулятор опережения зажигания с параллельным расположением пружин: 1 — подвод вакуума к регулятору, 2 — пробка регулятора, 3 — корпус регулятора, 4 — вторичная пружина, 5 — первичная пружина, 6 — ограничитель хода перичной пружины, 7 — диафрагма регулятора, 8 — поводок регулятора.

Рис. 3. Ускоритель двухрежимного вакуум-регулятора: 1 — корпус, 2 — диафрагма, 3 — пружина, 4 — подвод вакуума к ускорителю, 5 — тройник, 6 — штуцер подвода вакуума от карбюратора к регулятору через ускоритель, 7 — подвод вакуума на надроссельного пространства к ускорителю.

бреения, вполне оправдала бы такие усилия.

Нельзя, однако, к сожалению, сказать, что ведомство и учреждения, в которых это предприятие всего касает, проявляют энергию, достойную случая. Руководители НИИАТ, например, а также Технического управления Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, автомобильных заводов и крупных автохозяйств не считают разумеется, в том длинном списке «любопытствующих», который упоминается в начале этой статьи. Но дальше величавых записок на которых, впрочем, не имел технической возможности ответить, дело так и не двинулось.

Более того, целый ряд ответственных работников, которым по долгу службы надлежало бы прежде других проявить инициативу и принять меры по проверке и внедрению нового изобретения в жизнь, как оказалось, и вовсе ничего о нем не знают. Так, лишь из телефонного разговора с редакцией «За рулем» впервые узнали об изобретении Морозова: главный специалист Госплана СССР по автомобилям Д. Д. Стахев, главный специалист Госплана СССР по электрприборам В. И. Шаховцев, начальник технического отдела автомобильного управления Московского городского совнархоза П. Туанов, начальник производственного управления Горьковского совнархоза Т. Лавров, главный инженер Научного автомобильного института (НАМИ) В. Г. Релин, директор Научно-исследовательского института автомобилей А. И. Ванев и ряд других работников автомобильной промышленности и планирующих ее работу органов.

Все эти товарищи ссылаются на то, что им не довелось читать в газете «Известия» сообщение об успешных работах Морозова. Но ведь прочли же это сообщение в «Известиях» десятки и сотни других автомобилистов, немедленно откликнувшиеся на него! Странно, что именно те работники, от которых больше всего зависит дело о повышении экономичности наших двигателей, прошли мимо такого интересного сообщения.

В решении проблемы, которую ставил перед собой инженер И. В. Морозов, инстинктивно своего двухрежимного вакуум-регулятора, важнейшую роль сыграли ускоритель, составленный из деталей многих и долгих экспериментов. Неужели теперь для внедрения этого изобретения в жизнь тоже требуется некий ускоритель, который побудит руководителей заинтересованных ведомств и учреждений принять необходимые практические меры?

## Что волнует НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

### В КАБИНУ ДВУХДВЕРНОГО КУЗОВА

В журнале «За рулем» № 8 за 1957 год были опубликованы письма противников конструкции двухдверного кузова. Хочу высказать свои соображения по этому вопросу.

Двухдверный кузов давно пользуется заслуженной популярностью. И это неудивительно, так как он обладает большими преимуществами перед четырехдверным, особенно в автомобиле малого литража. Обезвнестно, что двухдверный кузов прочнее и легче. А это удлиняет сроки службы автомобиля, улучшает его динамические показатели.

Мы не собираемся возить мебель на «Москвиче», как предлагают т. Кравченко и Горчаева. Но безалмаз дверь двухдверного кузова создает значительную удобства по сравнению с узенькой дверью четырехдверного. Посмотрите на проходящие мимо машины. Редко вы увидите автомобиль с полным числом пассажиров. Очень часто в нем находится 2 человека, занимающие лишь переднее сиденье.

Перезаказ детей в машине с двухдверным кузовом намного безопаснее, так как с заднего сиденья нельзя нечаянно открыть дверь на ходу. Большая преимуществом этого кузова является также его повышенная герметичность. И при всем этом двухдверный кузов дешевле в производстве.

Может быть, было бы целесообразно организовать одновремениый выпуск автомобилей «москвич» с кузовами двух типов. Каждый покупатель мог бы выбрать себе автомобиль по вкусу. Я, например, — за двухдверный кузов!

Инж. Ю. Розенталя.



# В ГОРОДАХ И НА ДОРОГАХ АНГЛИИ

Инж. С. ЛАПТЕВ

Англия — страна высокоразвитого автомобилостроения. Ее автозаводы выпускают около миллиона машин в год.

По численности автомобильного парка, который к 1957 году насчитывал 5,4 млн. единиц, Англия находится на втором месте в мире после США. По насыщенности автомобилями она занимает второе место в Европе, уступая лишь Швеции. На один автомобиль здесь приходится около 10 жителей.

Недавно мне довелось в составе делегации работников промышленности Советского Союза побывать в Англии. Эта поездка оставила немало впечатлений об английской автомобильной промышленности, автотранспорте. Некоторые из них, на мой взгляд, могут представлять интерес для автомобилистов — читателей журнала «За рулем».

## АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПОТОК

Как выглядит движение машин на улицах большого английского города? Это прежде всего поток легковых автомобилей: средней интенсивности в обычные дневные часы и плотный, непрерывный в часы пик. Вдоль тротуаров на

Водитель показывает: сверху — «Обгоняйте меня!», внизу — «Собираюсь остановиться!».



большой скорости проносятся двухэтажные автобусы. Грузовые автомобили различных типов, в том числе трюковые и четырехосные, движутся «ступенно». Скорость их ограничена довольно низкими пределами — от 32 до 48 км/час — в зависимости от грузоподъемности. На загородных дорогах много тягачей с полуприцепами. Автопоезда перевозят, в частности, кузова легковых автомобилей. Их доставляют к кузовным заводам на автоборщорочные на расстояние 30—40 км и более. Кузова ставят по 6—7 штук в два этажа на специальные решетчатые приспособления.

Английским легковым автомобилям присущ свой специфический внешний вид. Их не спутаешь с французскими, немецкими, чехословацкими, не говоря уже об американских автомобилях. Они компактные, формы их кузовов относительно простые и рациональные. На большинстве английских легковых автомобилей установлены двигатели с рабочим объемом от 1 до 2 л.

Часто можно видеть спортивные двухместные автомобили. На улицах очень много мотоциклов и мотороллеров; немало и велосипедов, особенно в рабочих районах и пригородах.

Характерная особенность английских грузовиков — ограниченные размеры по ширине (не более 2235 мм, в то время как у наших автомобилей ЗИЛ — 2470 мм, а у МАЗ и ЯАЗ — 2650 мм). Это вызвано незначительной шириной дорог и большим числом узких улиц в городах. Димитрированы также нагрузки на оси автомобилей (не более 8 т). Такое ограничение имеет важное значение для сохранности дорог. Для того чтобы получить высокую грузоподъемность и не увеличить нагрузку на ось, фирмы проектируют и строят автомобили с тремя и даже четырьмя осями. Вряд ли этот путь, требующий также введения сложного привода рулевого

механизма и подвески, может служить примером для подражания. Значительно целесообразнее применять седельные тягачи с полуприцепами. Однако «рациональное зерно» здесь, бесспорно, есть. Ограничение сосредоточенных нагрузок на дорожное полотно дает экономию при эксплуатации дорог, что заслуживает серьезного внимания.

За несколько недель пребывания в Англии члены нашей делегации успели привыкнуть к внешнему виду английских автомобилей, оценить их компактность, экономичность. На этом фоне часто встречавшиеся на улицах Лондона американские автомобили выглядели претенциозно. Громоздкие габариты этих восьми-, девятиместных машин, их кричащие формы производят неблагоприятное впечатление. В самом деле, не слышишь ли много места на дорогах и улицах городов занимает легковой автомобиль длиной почти 6 и шириной свыше 2 метров? Следует ли «запрягать» 300—400 лошадиных сил для перевозки двух—трех или хотя бы пяти человек? Нужна ли максимальная скорость 180—200 километров в час даже на автомагистралях?

В работе английских шоферов бросается в глаза строгая дисциплина и привычка неукоснительно соблюдать правила движения. Они очень корректно относятся друг к другу и водителям остальных видов транспорта. Шоферы грузовых автомобилей всегда следят через зеркало обратного вида за движущимся сзади или обгоняющим транспортом. Если сзади находится легковой автомобиль или мотоцикл, а впереди дорога свободна, водитель грузовика сигнализирует об этом рукой (такой знак предусмотрен в правилах движения). Если впереди имеется препятствие — встречный автомобиль, узкий участок дороги и т. д., — шофер предупреждает о невозможности обгона. Когда впереди много машин, дается разрешающий знак. Прежде, чем начать обгон, водитель подает сигнал о том, что собирается выехать из своего ряда для выполнения обгона, а при проезде мимо обгоняемой машины делает приветственный жест рукой в благодарность за содействие. Такая вежливость — не исключение, а хороший обычай.

Водители легковых автомобилей ездят быстро. В городах, где позволяют условия, они движутся со скоростью 60—80 км/час, а за городом — 90—110 км/час. «Накото» ползут мало, так как нередко приходится ускорять движение для обгона других автомобилей, а затем, возвратившись в свой ряд, протормаживать двигателем. На некоторых моделях автомобилей имеются ускоряющая передача и механизм свободного хода, которыми пользуются при езде на автомагистралях.

Высокое мастерство вождения демонстрируют водители лондонских автобусов. Нелегко провести громоздкую двухэтажную машину по обширным улицам в условиях интенсивного движения, часто поворачивая на тесных перекрестках, обвывая многочисленные стоящие вдоль тротуаров автомобили. При этом нужно выдерживать график движения и заданную среднюю скорость.

На некоторых автомобилях можно увидеть около измерного знака небольшую щиток с буквой «L». Это — предупреждение о том, что водитель имеет стаж управления автомобилем меньше

одного года и на его искусство особенно рассчитывать нельзя.

В городах поток автомобилей движется почти вплотную к тротуарам. Это возможно благодаря тому, что переходы не ходят по проезжей части улиц и обычно не переходят их в неразрешенных местах. Впрочем, можно встретить людей, нарушающих это правило и систематически пользующихся мостовой как «эстрадой». Однако наше внимание привлекают трубные звуки и бой барабана под окнами отеля. Когда мы вышли, то увидели ансамбль бродячих музыкантов. В другой раз на одной из центральных улиц с оживленным движением нам пришлось быть свидетелями выступления (опять-таки прямо на мостовой) клоунов-эксцентриков.

### «КЭТАИС» — «КОШАЧЬИ ГЛАЗА»

Протяженность дорог с твердым покрытием достигает в Англии 152 тыс. км. На 100 км<sup>2</sup> территории приходится 66 км дорог (в США соответствует 88 км, во Франции — 62 км, в ФРГ — 49 км).

### ZEBRA CROSSINGS



Переход типа «зебра».

Магистральные и местные дороги по типу покрытия и по технико-экономическим показателям мало отличаются друг от друга. Они существенно различаются лишь по ширине. На магистральных дорогах возможно движение подвижного состава транспорта обычно в два, а местами и в три ряда в одном направлении. На отдельных участках они имеют две полосы одностороннего движения, разделенные газоном. Местные дороги по большей части узкие; их ширина около 5—6 м, а нередко и меньше.

Многие дороги окаймлены каменными бордюрами. Характерным является почти полное отсутствие грунтовых обочин. Рядом с дорогой обычно проходит узкая полоса газона. Иногда имеются пешеходная или велосипедная дорожки, изгородь или шпалеры кустарника, ограничивающие усадьбы и луга фермерских владений. Благодаря этому пыль и грязь не наносятся на поверхность дороги. После дождей дорожное полотно остается чистым, и автомобили или мотоциклы, движущиеся по таким дорогам, почти не загрязняются.

Покрытие дорог чаще всего асфальтовое, с особой «фактурной» поверхностью. Верхний его слой состоит из мелко дробленного камня, залитого жидким гудроном и укатанного катком. Поверхность дороги получается шероховатой, не «замасливается», не становится скользкой во время дождя и допускает интенсивное торможение автомобилей без «юзан» или заноса.

Как известно, движение транспорта и пешеходов в Англии левостороннее. Вследствие этого руль у автомобилей расположен справа.

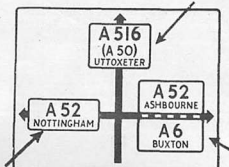
Дороги в большинстве случаев имеют раздельные белые линии: прерывистые — на прямых участках и закруглениях большого радиуса, сплошные (запрещающие выезд на «чужую» полосу движения) — на поворотах. На отдельных участках имеются двойные линии, обозначающие, что здесь запрещен обгон (дорожных знаков, запрещающих обгон, в Англии нет). Более широкие участки дорог разделены двумя линиями на три полосы движения. Средняя полоса предназначена для обгона.

Много внимания уделяется в Англии безопасности пешеходов. Большинство переходов на перекрестках оборудовано так называемыми островками безопасности, расположенными на оси улиц и поднятыми над уровнем мостовой. Они защищены от случайных наездов автомобилей бетонными тумбами высотой около 1,2 м с фонарями, снабженными матовыми стеклами, или с отражателем из красного и белого цвета. Островки безопасности часто размещаются на площадях и перекрестках сложной конфигурации, где они не только служат для пешеходов, но и помогают лучше направлять движение потоков транспорта.

На перекрестках, где нет регулировщиков, а также на улицах и дорогах широко используются применяемые и у нас в стране пешеходные переходы типа «зебра» («зебра» — латин. «зебра», «кроссинг»). Их обозначают широкими белыми полосами, металлическими кнопками, заделанными в дорожное покрытие, и светящимися шариками на столбах, установленных на тротуарах всегда с правой стороны. Фонари указывают место перехода не только пешеходам, но и, что не менее важно, водителям. Двойные ряды металлических кнопок, заделанных в мостовую на расстоянии нескольких метров от перехода со стороны приближающегося транспорта, обозначают границу так называемой зоны безостановочного проезда. Находящиеся в этой зоне автомобили и мотоциклы, движущиеся по направлению к переходу типа «зебра», могут не останавливаться перед ним в ожидании пешеходов. Соответственно и пешеходы не должны вступать на мостовую, пока участок от линий «зебра» до двойного ряда кнопок не будет свободен от машин. Такое устройство способствует правильному использованию переходов типа «зебра» и точно определяет права водителей и пешеходов.

Очень удобны для пешеходов подземные переходы. Они увеличивают пропускную способность городских проездов. Такие переходы сооружены на наиболее людных перекрестках и центральных площадях городов Англии. Их глубина и высота потолка — небольшие. Стены коридоров облицованы плиткой и лампами используются для освещения. Иногда подземные переходы соединяются с вестибюлями метро. Тогда в них

Добрый «помощник» путешественника.



Уличный оркестр.

размещаются белые каски, телефоны-автоматы, велосипеды, торговые киоски.

Большую помощь водителям при поездках по стране оказывают маршрутные указатели на дорогах. На табличке указателя проставлен номер маршрута и название населенного пункта, к которому ведет дорога. Если к населенному пункту идут дороги, относящиеся сначала к одному, затем к другому маршруту, номер последнего указывается ниже, в скобках. Когда две таблички размещены одна под другой, нижняя указывает, что недалеко ответвляется еще один маршрут, ведущий в город, название которого написано на ней.

Для того чтобы водитель мог удостовериться, что он выбрал правильный путь, непосредственно после перекрестка устанавливается табличка с номером маршрута, присвоенным данной дороге. В скобках другим номером обозначают ответвления, которое находится неподалеку впереди.

Автомобильные дороги Англии оборудованы так называемыми «кэтайс» («кошачьи глаза»). Это отражатели света фар, заделываемые непосредственно в полотно дороги по осевой линии на расстоянии нескольких метров друг от друга. «Кэтайс» состоит из двух стеклянных отражателей, направленных в противоположные стороны. Они вставлены в резиновую подушку, укрепленную в металлической литой оправе рабочей формы. Оправа имеет небольшие углубления на переднем и заднем концах (по направлению оси дороги). При плохой видимости, в тумане, когда автомобиль наезжает на «кэтайс», резиновая подушка вместе с отражателями вдавливается, и колесо проходит по оправе и углублениям. В результате возникающей от этого тряски появляется шум, сигнализирующий водителю, что автомобиль заехал на осевую линию.

Вечером и ночью «кэтайс» хорошо отражает свет фар, показывая водителю светящимся пунктиром осевую линию дороги.

Автомобилисты, приезжающие в Англию из других государств, положительно оценивают это устройство, повышающее безопасность движения в ночное время и в тумане. Однако «кэтайс» мало эффективны, если на дорогах имеются грязь, снег и лед. Их целесообразно применять лишь в районах с достаточно мягким климатом. Думается, что было бы полезно провести опытные работы по оборудованию отражателями в резинно-металлических оправках (по типу «кэтайс») дорог в южных районах Советского Союза, в первую очередь горных дорог Крыма и Кавказа на участках с наиболее интенсивным движением автомобилей.

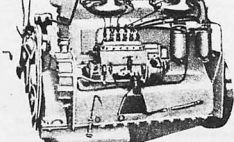
(Окончание следует)



# Новости АРУБЕЖНОЙ техники

## АВСТРИЙСКИЙ ДИЗЕЛЬ ЗАФ-145

Австрийский завод «ЗАФ», выпускающий 8-тонные грузовые автомобили, осуществил коренную модернизацию двигателей этих автомобилей, приводящую фактически к созданию новой, весьма оригинальной конструкции.



Двигатель ЗАФ-145.

Речь идет о шестнадцатирядном четырехтактном дизеле с прямым впрыском и шаровой камерой сгорания в днище поршня. Преимуществом такой конструкции является прежде всего

упрощение головки цилиндров, возможность лучшего охлаждения клапанов и форсунок, гильз, а также облегчение запуска двигателя в холодном состоянии; все это дает повышение термического коэффициента полезного действия и соответствующее уменьшение расхода топлива.

Лучшее использование тепла обеспечивается благодаря тому, что при пуске двигателя тепло сжатия в неохлаждаемой камере сгорания, находящейся в поршне, аккумулируется лучше, чем в обычных камерах, помещающихся в сравнительно тонкостенных головках цилиндров (и, во всяком случае, отводится гораздо медленнее). При переходе же двигателя на эксплуатационный режим повышается качество топлива действуют на днище поршня охлаждающие, предохраняя его от перегрева. В свою очередь, это способствует и устойчивой работе двигателя; кроме того, отпадает необходимость в устройстве для предохранения от перегрева, связанном обычно с дополнительной нагрузкой пусковой батареи.

Чугунный блок двигателя имеет сменные сухие гильзы. Динамичные сбалансированный коленчатый вал с двумя противовесами на каждом кривошипе вращается в осевой подшипнике. Особое внимание при проектировании двигателя было уделено тщательному выполнению литейных операций, себя внимание также и особая форма масляной ванны в нижнем картере, обеспечивающая бесперебойную подачу смазки даже при очень больших углах наклона машины (при езде по пересеченной местности). Рабочий объем цилиндров двигателя 8720 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 113 мм, ход поршня 140 мм). Степень сжатия 17:1, давление впрямка 135 кг/см<sup>2</sup>. При 2100 об/мин двигатель развивает мощность 150 л.с. Крутящий момент достигает уже при 650 об/мин значения 55 кг, что является очень благоприятным для восьмицилиндровых грузовиков. Двигатель расходует в среднем 190 грамм топлива на 1 л.с. в час; минимальный расход топлива — 180 г/л.с.ч. Сухой вес двигателя — 640 кг.

## «БЕДФОРД» МОДЕЛИ 1958 ГОДА

В английской специальной печати уделяется много внимания новым моделям грузового автомобиля «Бедфорд», конструкция которого отличается рядом характерных для современного грузового автостроения нововков.

На шасси 4-тонного автомобиля устанавливается новый четырехцилиндровый дизель мощностью 65 л.с. при 2800 об/мин, вес которого (при рабочем объеме цилиндров равном 3,27 л) вместе со сцеплением составляет всего 356 кг. Максимальный крутящий момент двигателя равен 20 кг при 1400 об/мин. Такой благоприятный весовой показатель (для дизеля) достигается за счет совершенства конструкции и правильного выбора материалов деталей: петлицы коленчатый вал имеет холоднокатаные шейки и вращается в подшипниках с тонкостенными вкладышами. Толкатель клапанов выполнен вращающимся. Масляный насос имеет шестерни со спиральным зубом. Две механические газопредельные изготовлены из марганцовисто-молибденовой стали. Инвентарный регулятор и дифференциал подвешиваются пона обеспечивают бесперебойную работу топливного насоса. Воздушный фильтр двигателя служит одновременно для пылеулавливания. Петлицы коленчатый вал имеет холоднокатаные шейки и вращается в подшипниках с тонкостенными вкладышами. Толкатель клапанов выполнен вращающимся. Масляный насос имеет шестерни со спиральным зубом. Две механические газопредельные изготовлены из марганцовисто-молибденовой стали. Инвентарный регулятор и дифференциал подвешиваются пона обеспечивают бесперебойную работу топливного насоса. Воздушный фильтр двигателя служит одновременно для пылеулавливания.

На пятитонной модели грузовика «Бедфорд» имеется двухступенчатый задний мост, редуктор которого связан с дополнительной планетарной передачей. При помощи электровозвратного привода коронная шестерня может быть обломована с корпусом, обеспечивая таким образом, кроме обычной передачи, еще и повышающую передачу (передаточное число главной передачи — 5,8 и 7,9). Вес нового заднего моста с двухступенчатым редуктором превышает вес стандартного заднего моста той же машины лишь на 50 кг.

Подобные же задние мосты, но с другими передаточными числами главной передачи (6,4 и 8,7) устанавливаются на новых тягачах «Бедфорд» грузоподъемностью в 8 и 10 тонн.

Автомобиль «Бедфорд» со специальными кузовами.

Отмечается также значительное повышение износоустойчивости тормозов на большинстве новых моделей грузовиков «Бедфорд». Это достигается благодаря применению формованных тормозных накладок, обладающих весьма стабильным коэффициентом трения во время эксплуатации и, следовательно, меньше изнашивающих тормозные барабаны.

## ОЧКИ-БУДИЛЬНИК

Швейцарская оптическая промышленность изготовила и пустила в продажу электрический прибор, не позволяющий шоферу засыпать во время движения автомобиля.

Прибор представляет собой опрау для обычных очков. Когда шофер на мгновение закрывает глаза, его ресницы прерывают световую сеть имеющегося прибора. Фотодатчик в результате чего в сети прибора возбуждается ток, который приводит в действие громкий звуковой сигнал.

## НОВОЕ В ПРОДУКЦИИ «ФИАТ»

Наряду с легковыми автомобилями итальянская фирма «Фиат» выпускает в 1958 году несколько моделей малых грузовиков, среди которых совершенно новыми конструкциями являются единственные «универсальный транспортер» Т-1100 и 4-тонный бестроходный грузовик с дизельным двигателем.

«Универсальный транспортер» (рис. 1) имеет кузов несущей конструкции в виде платформы, в фургоне или пассажирского салона. Привод осуществляется от четырехцилиндрового двигателя с рабочим объемом цилиндров 1089 см<sup>3</sup>; при 4800 об/мин двигатель развивает мощность 38 л.с. Машина оборудована гидравлическим приводом сцепления и имеет четырехступенчатую коробку передач с рычагом переключения на рулевой колонке. Максимальная скорость «универсального транспортера» — 90 км/ч.



Рис. 1. Универсальный транспортер «Фиат».

В грузовом варианте «универсальный транспортер» имеет платформу с полной площадью погрузки более 6 м<sup>2</sup>, причем найдено интересное решение задачи увеличения полезной площади платформы для длинномерных грузов из-под платформы выдвигается на длину более 1 метра специальная плита-удлинитель. Полезная площадь погрузки в фургоне составляет 4,2 м<sup>2</sup>, а кубатура его — 5,25 м<sup>3</sup>. Кроме задних дверей, в фургоне имеются еще и выдвинные двери посередине, что весьма облегчает и ускоряет процессы погрузки и разгрузки. И наконец в варианте с пассажирским кузовом «универсальный транспортер» Т-1100 представляет собой удобный микроавтобус на 9 мест, отличающийся большой маневренностью (радиус поворота 5,8 метра).

Новый четырехтактный грузовик «Фиат» (рис. 2) имеет шестнадцатирядный дизель с прямым впрыском (мощность 90 л.с. при 3000 об/мин). Пятиступенчатая коробка передач почти полностью синхронизирована (за исключением первой передачи); при полной нагрузке двигателя автомобиль способен на 1-й передаче преодолевать подъемы до 29,4%. Грузовик выпускается как с нормальной (3820 мм), так и с укороченной (3210 мм) и с удлиненной (4420 мм) колесной базой. Имеется гидравлический привод тормозов, причем демонтаж тормозных барабанов при необходимости осуществляется без снятия колесных опор.

Большое внимание при проектировании кузова «универсального транспортера» уделено конструкции кабины водителя. Она выполнена просторной, хорошо герметизированной, имеет теплозащитные экраны и внутренние шумовы. В кабине имеются воздухозаборники.

Автомобиль развивает скорость 80 км/ч. Его габариты (высота — стандартной модели); длина — 6415 мм, ширина — 1825 мм; высота погрузочной платформы — 795 мм (от пола), площадь погрузочной платформы — 3915,170 мм.



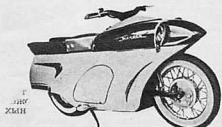
Рис. 2. Четырехтонный грузовик «Фиат».



ВОДИТЕЛЬ этого автобуса, сфотографированного в Барселоне (Испания), находится в кабине, оборудованной над его крышей. Это в сочетании с большим выгнутым передним ветровым стеклом автобуса обеспечивает пассажирам хорошую обзорность дороги и вперед левшей местности.



ДЛЯ ЛУЧШЕЙ подготовки будущих водителей мотоциклов немцы автошколы проводят так называемые уроки на расстоянии. Ученик проходит курс вождения под наблюдением руководителя, который следует за ним в автомобиле и дает указания по радио. При всей положительности этого метода обучения недостатком его является то, что ученик почти не слышит шума улицы.



1  
или  
хланы

НА ТОКИЙСКОЙ автомобильной выставке экспонировался экспериментальный мотоцикл с оригинальным объектолом. Его передняя часть напоминает голову насекомого. Рама мотоцикла — трубчатая; двухцилиндровый двигатель с рабочим объемом 243 см<sup>3</sup> развивает мощность 13 л. с. Максимальная скорость мотоцикла 430 км/час.



МОЩНЫЙ трехосный грузовой автомобиль «Роде-Ройс» со смонтированным на нем различным оборудованием и подъемными приспособлениями широко используется для разнообразных строительных работ.

В СЕВЕРНЫХ районах Канады проходят испытания новые моторные сани, предназначенные взамен собачьих упряжек для арктических экспедиций и больших геологических партий.

Сани приводятся в движение широким бесшестерным ремнем от одноцилиндрового двигателя мощностью 8 л. с. Вес саней около 200 кг. Они способны тянуть груз весом до 400 кг. Изменение направления движения производится поворотом деревянных полозьев, управляемых наподобие передних колес автомобиля. Скорость от 8 до 40 км/час.



ПОКАЗАННЫЙ здесь миноискатель при обнаружении мины останавливает автомобиль. Когда катушка миноискателя проходит над миной, специальный прибор выключает сцепление автомобиля и включает тормоза. Одновременно на панели приборов загорается сигнальная лампа и в телефонах раздается звуковой сигнал. Ширина проверяемой полосы дороги 2 м.



БРАЗИЛЬСКАЯ фирма «Грация» начала выпускать микролитражные трехколесные автомобили «Центурус», рассчитанные на массового покупателя. По сравнению с дешевыми конструкциями машины отличается крайней простотой. Установленный на подвесной передней вилке под защитным кожухом мотоциклетный двигатель имеет цепной привод на переднее управляемое колесо. Кузов открытый, трехместный.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ четырехосный седельный тягач с тяжелым полуприцепом для транспортировки танков начал выпускать один из крупнейших французских заводов, принадлежащий фирме «Вердье». Удобством полуприцепа является то, что танк может въезжать на него своим ходом.



## ФОТО-ЭКРАН



АМЕРИКАНСКАЯ компания «Вилер-Рут» в г. Хартфорд проводит испытания бензоналивательной колонки с предвзвешенной кнопочной установкой количества выдаваемого бензина в денежных или объемных единицах.

Колонка имеет восемь кнопок, расположенных в два ряда. Четыре кнопки верхнего ряда служат для выдачи бензина на определенную денежную сумму, а четыре кнопки нижнего ряда — для выдачи определенных объемных порций бензина.



ФРАНЦУЗСКОЙ фирмой «Коттар» выпущен специальный автомобиль на шасси Вернье с вместительным кинозалом. Он рассчитан на 60 зрителей. Проекционный аппарат установлен в конце кузова, а экран спереди.



ИСПАНСКАЯ фирма «Садана» выпускает трехколесные моторолеры «Кали» с кабиной. Двухтактный мотоциклетный двигатель моторолера (350 см<sup>3</sup>) развивает мощность 11 л. с., устанавливается сбоку перед правым задним колесом под кожухом с воздушными фильтрами и имеет привод на заднюю ось. Вес моторолера около 300 кг. Максимальная скорость 65 км/час.



## МОТОКРОСС НА КОМСОМОЛЬСКОМ ОСТРОВЕ

Для дня украинские любители мотоциклетного спорта следили за борьбой лучших мотогонщиков республики. В мотокроссе, проводившемся в районе Днепропетровска на Комсомольском острове, участвовало более 170 представителей различных городов и областей Украины, в том числе 21 мастер спорта.

Интересной особенностью этих состязаний было то, что, несмотря на участие в них известных спортсменов республики, победу в большинстве одержала молодежь.

В заезде на машинах класса до 125 см<sup>3</sup> почти от самого старта гонку повел мастер спорта, инженер завода «Львовсельмаш» Игорь Григорьев. Молодой гонщик блестяще прошел все три этапа кросса и завоевал победу.

Отличные результаты показала и Альбина Григорьева. Она совсем недавно стала заниматься спортом, но сумела обойти чемпионку Украины мастера спорта Ольгу Киндрик и завоевать первое место.

Среди юношей лучший результат показал львовский гонщик Е. Доготоворов.

Большой интерес вызвал заезд спортсменов на мотоциклах класса до 350 см<sup>3</sup>. В нем принял участие 32 гонщика. Первым пришел к финишу киевлянин мастер спорта И. Казаков, вторым — харьковчанин А. Селсай, третьим — его земляк А. Томах.

В классе мотоциклов до 750 см<sup>3</sup> гонку выиграл мастер спорта мастер Киевского мотозавода Л. Братковский. В соревнованиях трехколесных мотоциклов победу одержали львовчане мастера спорта Н. Евдюшок и колесничин А. Банишюк.

Надо сказать, что состязания мотоциклов этого класса потребовали от гонщиков огромного физического напряжения — тяжелые машины уезжали в песке, и их приходилось вытаскивать буквально на руках.

В командном зачете победили гонщики Львова.

## ЭТО ОНИ ЗАЖИГАЮТ СВЕТ

Повесть «Это они зажигают свет» — первая книга молодого автора, читаем в биографической справке... «Они» — это молодые шоферы, только вчера вливающие в жизнь и работу. Книга рассказывает о романтической, ночевой, трудной профессии, о трудовых буднях людей, связанных с рулем автомобиля.

Автор — в недавнем прошлом шофер. Его книга создана не в результате сторонних наблюдений, кратких творческих командировок, ценность которых иногда так сомнительна. Лично пережитое и увиденное — вот основной материал, лежащий в основе повести.

Художественная и жизненная достоверность лиц и событий говорит о точности, а не приблизительном знании автором описываемого предмета. Может быть, именно поэтому своеобразная бурная красочность материала сразу привлекает нас в этой книге, оправдывает свободное построение сюжета.

Сюжет повести как будто несложно, черты его знакомы по литературе: «традиционный» приезд нового руководителя, начало коренных изменений в работе автобуса, благодаря которым все тут же становится разгильдяем и любителем длинного рубля. Однако эта несложность лишь внешне, скрывающаяся. Читатель, не знакомый с тонностями шоферской профессии, вынесет из книги нечто новое для себя. Настоящая книга всегда приносит радость узнавания.

Думается, нет необходимости прибегать к пространному пересказу произведения. Предоставим читателю возможность самому познакомиться с книгой, с ее героями, в которых выражено самое лучшее, что отличает настоящего советского человека, — его честность, самоотверженность, открытость высоким идеалам.

Но, может быть, все же стоит рассказать об одном эпизоде. Он останавливает внимание читателя на изысканности обстановки необычной обстановки, в которой оказывается герой, и, конечно, своим содержанием.

В. Красильников. Это они зажигают свет. «Молодая гвардия». 1957 год.

## ЛЮДИ ТРУДНОГО ПРОФЕССИИ

Библиография

Сильными многодневными дождями размыты проселочные дороги. Пробиться по ним с грузом трудно. Но груз срочный, и время не ждет. Молодой водитель Иван Воробьев, чтобы сократить путь, решает проскочить бродом решучо. Однако там, где в обычную пору была гремящая сейчас глубочайшая яма, сейчас застревает. Вода подбрызгает и грузу. Спасая его, водитель под непрекращающийся ливень, с поразительным упорством, изнемогая от усталости, сантиметр за сантиметром проталивает его через поток.

И этот поступок никто не считает проявлением особого мужества. То, что сделал Воробьев, на его месте сделал бы каждый.

С интересом следим мы за судьбами героев повести — Ивана Воробьева, упорного, честного парня, мечтателя; добродушного уральца Семена Глазкова; «добронравячка» и как будто бы даже нелепым уральского ловкача и хапта Хомичева. Эти образы живы, достоверны, жизненны.

И, может быть, лишь иногда, к концу книги, появляется легкое несовершенство от неоторной неслаженности, vlastи повествования: видишь порой, что автор, не полностью овладев обширным материалом, начинает повторяться. Постепенно в обрисовке героев появляются несостыковки или черты заурядности, внутренняя динамика повествования уступает место простому перечислению отдельных событий: поездка, неожиданная авария, снова поездка.

Описание вывозки зерна, занимающее треть книги, не вносит существование нового в характер взаимоотношений героев, хотя и здесь есть интересные, увлекательные страницы. И уж, конечно, совсем зря исчезает автор повесть этих традиционных «разоблачений под занавес» отрицательных персонажей и без того «разоблаченных» вынужденных читателей. Но то главное, что есть в книге, — уважение к рудному труженнику, понимание важности его труда — делает произведение молодого писателя интересным и нужным.

Г. КОВАЛЕВИЧ.

## ЧИТАТЕЛИ представлений

### СТРОИТЬ КАПИТАЛЬНЫЕ ГАРАЖИ

Еще недавно в нашем городе строились индивидуальные гаражи только из металлических или деревянных. Создавались они, как правило, без проектов и плана застройки. Это портило внешний вид улиц. Кроме того, в связи со строительством жилых домов, часто происходила смена площадок, предназначенных для гаражей.

Осенью 1956 года двадцать девять автолюбителей Кузнецкого металлургического комбината организовали строительство первых капитальных гаражей из кирпича. Управление главного архитектора города подготовило проекты и отдало земельный участок.

Работы по уходу фундамента мы производили своими силами. Для кладки стен была нанята строительная бригада. Крыши гаражей изготовили из дерева и покрыли кровельным железом.

Стена у гаражей — общая. Скат крыши сделан в сторону въезда. Общие размеры каждого бокса — 3х6,5 м, высота в наиболее низкой части — 3 м. Перегородки между ними для экономии делались в половину ярчлива. В гараже имеется канава для осмотра автомобилей.

Надо сказать, что строительство такого коллективного гаража обошлось каждому автолюбителю значительно дешевле, чем постройки прежнего типа.

На наш взгляд, такие гаражи можно строить в каждом городе. Но необходимо разработать несколько типовых проектов гаражей из различных материалов: кирпич, шлакоблоки и т. д., чтобы автолюбитель мог выбрать для себя наиболее экономичный и удобный тип постройки. **Б. Аносов.**

### ЗАДНИЙ СВЕТ

В № 12 журнала «За рулем» за 1957 год опубликовано предложение читателей В. Кудрявцева и С. Плянкина об устройстве заднего света на автомобиле «Москвич-402». Но свет от него получается слабый.

Я установил на левый киль заднего бампера «Москвич» дополнительную велосипедную фару диаметром 90 мм. С помощью стальной скобы она при соединяется болтами к верхней части килера, по бокам которого просверлены отверстия. Провод от фары через выключатель перекидного типа присоединяется к клемме выключателя стартера или замка зажигания. Провод заключается в резиновую трубку и пропущивается под полом кузова.

Такая же фара может быть установлена и на «Победу». Она не портит внешнего вида автомобиля и дает хорошее освещение при движении задним ходом. **Пенза. Иринь В. Островский.**

## СКАНДАЛ В КОРОЛЕВСТВЕ ОБОБЩЕНИЕ



Как? Вы не знаете, кто такой Элизис Пресли? Это пробыл в вашем образовании. Ведь Элизис — некоронационный король рок-ролла и «коллеж» шеф из танцев... — кумир Америки и Западной Европы. Стоит ему только замкнуть свой рупор, как тысячи преданных поклонников и поклонниц замирают от восторга. Неведан, они даже обратились с протестом к правительству США против призыва своего «короля» в ряды армии.

Но случилось так, что королю рок-ролла случился обиду. И не кто-нибудь, а тоже король... Мастером рекламы, состоящие в услужении у автомобильного короля Форда, готовили очередную телевизионную постановку, прославляющую продукцию своего хозяина. В качестве «звезд» из грядущей программы намечалось выступление Элизиса Пресли. То ли он должен был танцевать рок-ролл на крыше своего нового автомобиля. В качестве фигурки танца должен был изображать тачке автомобильные детали, как колесный вал или выхлопную трубу, а кто-то остается неизвестным. Но выступление не состоялось.

Внезапно срыва выступление означало их величество Форд. Когда ему доложили, что для участия в передаче предполагается пригласить Элизиса Пресли, его поклонники, а также американский король произнес царственное «нет» и добавил:

«Эта публика своей украдет автомобиль, чем купит его».

А. БОРИСОВ.

## НА КОСТЯХ

Американская фирма «Роллинс» выпустила к началу 1958 года новую модель семитонного грузовика, отличающегося отцом конструктивных нововведений. В частности, вместо обычных передних колес на нем применяются так называемые «супербаллоны», обеспечивающие весьма значительное уменьшение удельного давления на грунт и, следовательно, высокую проходимость машины.

Прогресс? Безусловно. Но не только в технике, а и в... коммерческой рекламе. Посмотрите на эту фотографию из рекламного проспекта фирмы, призывающую «подтвердить» особенно высокие достоинства «супербаллонов» (и, очевидно, вывазывать у читателя жгучее желание поскорее броситься под колеса нового «Роллинса»). Девушка, лежащая под колесами грузовика во время испытаний, чувствует себя, судя по выражению ее лица, на верш... блаженства.

Незадача «реклам-майкеры» фирмы «Роллинс» не учли лишь одного обстоятельства, а именно: такая фотография приобретает в некотором смысле и символическое значение. Невольно приходит на ум, что отнюдь не только испытания «супербаллонов» производятся на костях человека. На костях и костях колониальных народов добьются резина, из которой эти баллоны изготовлены. И вряд ли работники рекламных отделений улыбнутся американским и английским колонизаторам столь же приветливо и беззаботно, как изобразила здесь женщина современной рекламы.

И. МАЛОВ.

## СОВЕЩАНИЕ ПОД РЕНГЕНОМ

В одной из газет, выпускаемых для солдат армии США, недавно, случившись в Европе, был опубликован примечательный рисунок: квадратная черная рамка и в ней ничего не заполненное белое поле. Подпись гласила: «Это рентгеновский снимок могила военного шопера, который ведет автомобиль по скорости выше 100 миль в час». Вскоре этот же рисунок появился в ряде работ, вывешенных в гаражах американских военных частей.

Что ж, следует признать, что и такая форма «пропаганды» борьбы с авариями на автодорогах имеет право на существование. Почему бы, действительно, не наметить «лихачу», что езда с недопустимой скоростью — не только преступление, но и глупость?

Практика, однако, показывает: ни «оригинальные», ни обычные формы этой пропаганды почти не действуют на доблестных представителей американского оружия в странах Европы. Колечество аварий и наездов на гражданское население растет здесь с каждым годом, вызывая справедливое возмущение населения. Газеты в Западной Германии, в Англии и во Франции публикуют сообщения о различных дорожных происшествиях, вызванных наглым поведением американских военнослужащих за рулем.

В чем же дело? Чем объяснить такую «трудновосприимчивость» заокеанских автомобилистов и их полную невосприимчивость к доводам логичной пропаганды? Случай, изменивший недавно место в Западной Германии, бросает свет на этот вопрос.

Некий Доналд Е. Волкотт, американский военный шофер, «подсадивший» с целью заработка в кузов своего грузовика четыре взрослых человека, совершил аварию. Как сообщает корреспондент жур-

нала «Иллюстрированный Мотоспорт», «автомобиль Волкотта, следуя по автостраде с большой скоростью, заехал на разбитую земляную полосу, благополучно миновал ее в силу инерции и оказался на противоположной стороне дорожного полотна, где столкнулся с другой, идущей на полном ходу, американской машиной. Обе машины сгорели, Волкотт в последний момент успел выскочить на землю, но все восемь пассажиров погибли».

Как видим, авария очень «тяжелая», с большим количеством жертв. И дело еще тому же расследование показало, что Волкотт выехал из гаража на технически не исправной, старой машине и был пьян. Что можно считать, ввиду этого преступления, повлекшего за собой смерть восьми ничего не подозревавших людей?

Оказывается, нашлось одно смягчающее обстоятельство. А именно: наличие погон на плечах Доналда Е. Волкотта. По этой причине он не подлежит юридическим немецким судам и дело его слушается при закрытых дверях в американском военном суде. «Нарушитель» был «строго наказан»: Волкотт признан виновным в совершении преступления, повлекшего за собой смерть восьми ничего не подозревавших людей».

Стоит ли после этого удивляться, что толпы немецких солдат и дело его слушается при закрытых дверях в американском военном суде. «Нарушитель» был «строго наказан»: Волкотт признан виновным в совершении преступления, повлекшего за собой смерть восьми ничего не подозревавших людей».

Только в этом случае одной черной рамкой не обойтись. Все бутербродное плаката, пожалуй, тоже будет черным.

Кс. МАКСИМОВА.

Спортивная комиссия ФИА приняла решение, согласно которому так называемые автомобили большого туризма должны обязательно иметь багетчики для автомобилей с рабочим объемом двигателя до 1000 см<sup>3</sup> установлен минимальный объем багетчиков 10 см<sup>3</sup>. Автомобили с двигателями больше 1000 см<sup>3</sup> — не менее 15 дм<sup>3</sup>. Эта мера направлена к тому, чтобы «вернуть» туристским автомобилям их характерные черты».

Мировой рекордсмен Вильгельм Герц посылает новозеландскому и американскому Адлену, чьи мировые рекорды скорости на мотоцикле не были утверждены ФИА, официальное приглашение повторить их попытки на одном из ближайших Западной Германии. Одновременно Герц намерен выступить на своем рекордном мотоцикле «Дельфин» с тем, чтобы улучшить свой рекорд.

Для международных «ралли тюлипанов», которые входят в зачет первенства Европы по ралли, установлено шесть основных мест старта: Брюссель, Гамбург, Мюнхен, Лондон, Нордрик и Париж. Все участники соберутся затем на Нюрбургском кольце. Отсюда начинается основной маршрут провозимостью 3800 км до финиша в Нордринке.



Пятый Большой приз Новой Зеландии, разгваривавшийся в январе на кольцевой трассе Аллор (длина 4,3 км близ Окленда, выиграл австраец Джек Брэхем, проехавший на автомобиле «Купер» всю дистанцию 240,9 км за 1:52:24,3 (со средней скоростью 127,5 км/час) и оставший позади себя голландца, выступивших на автомобилях «Феррари» и «Мазерати».

Южнофризские гландские кольцевые гонки традиционны и проводятся в новогондую ночь на мотоциклах класса 250 см<sup>3</sup>, выиграл на этот раз 18-летний Майк Гейлвуд, прошедший дистанцию с рекордом в среднем 141,9 км/час (лучший круг — 142,5 км/час). Гонки проходили при тропической жаре, причем на машине Гейлвуда (НСУ «Спортмакс») оторвалось крепление карбюратора и последние шесть кругов победитель проехал, придерживая карбюратор рукой.

Мотоциклетные гонки, проведенные на острове Сейлон впервые после долгого перерыва, собрали более 400 зрителей. Дистанция гонки составляла 80 км (20 кругов по 4 км). В классе до 500 см<sup>3</sup> победил Н. Чандра на мотоцикле «Нордрик» в классе до 350 см<sup>3</sup> — Рали Дин, в классах до 250 см<sup>3</sup> и до 125 см<sup>3</sup> — Р. Кумаравел и В. Индраниет, оба на мотоциклах «Жидера».

Французская Академия спорта, присуждающая традиционный приз за самое высокое спортивное достижение года, признала высшим достижением 1957 года победу Хуана Мануэля Фанкио в гонкахриве Мираоно первенства по автомобильным гонкам. Аргентинскому спортсмену вручена медаль и приз Академии.

На трассе в Индианополисе гонщик Пат О'Коннор совершил пробные заезды на двух новых спортивных автомобилях «Ягуар» — классе до 1500 см<sup>3</sup> (лучшая скорость (лучший круг) 212,4 км/час. Хотя во время прошлогодичных гонок на 500 миль их победитель Ханс прошел 5 часов 15 минут со скоростью 230 км/час, достижение О'Коннора считается очень высоким, поскольку спортивный «Ягуар» — первый автомобиль с турбомотором, разработанный Холмса (700 км), и работает на обычном топливе.

# СО ВСЕГО СВЕТА

Своеобразный рекорд в экспорте мотоциклов установила чехословацкая мотоциклетная промышленность, которая в течение лишь одного из последних месяцев 1957 года поставила в США 14 тысяч и 14 других государств более 5000 мотоциклов «Ява». В настоящее время главной статьей экспорта на всем мире мотоциклов имеет фирменную марку «Ява».

С связи с ожидающимся наливом посетителей на Всемирную выставку (до 150.000 человек в день), запланированы большие подготовительные мероприятия по организации внутригородского транспорта. Дополнительно оборудованы стоянки для 30.000 автомобилей и введены в эксплуатацию 1650 новых автобусов, трамвайных вагонов и троллейбусов.

По сообщению руководителей трех крупнейших американских автомобильных концернов — джентльменов Моторс, Крайслер и Форд — выпуск автомобилей заводскими конвейерами в январе 1958 года был на 12,5 процентов ниже, чем в январе прошлого года.

В прошлом году в Западной Германии, согласно сообщению Федерального статистического управления, зафиксировано 12.386 смертных случаев и 353.063 ранения в результате автомобильных аварий. В Италии в прошлом году имело место около 200.000 автомобильных аварий, в результате которых более 8.000 человек было убито и 150.000 ранено.

Жертвами непрерывно растущей преступности в Италии все чаще становятся туристы. Поскольку туризм в этой стране играют значительную роль в бюджете Италии, власти вынуждены были ввести специальную охрану иностранных гостей. Патрули дорожной полиции, охраняющие автомобили туристов от грабежей и краж, особенно усиливаются по воскресеньям и праздничным дням.

В одном коммюнике японского министерства торговли перспективы развития автостроения характеризуются следующим образом: к 1962 году количество выпускаемых легковых автомобилей возрастет в три раза по сравнению с предыдущим годом. Выпуск грузовых машин должен к этому же сроку достигнуть 180.000 в год.

В Англии пристально ведется производство автомобильных взрывов «Остин Чэмпи», выпускавшихся для нужд британской армии. Оказалось, что двигатели Роллс-Ройс (1 л.) устанавливаемые в этих машинах, не только чудовищно дороги, но и совершенно непригодны к эксплуатации. Как сообщают, эти «недоразумения», за которым нетрудно угадать хищную руку тех, кто занимается в Великобритании, обошлись Англии в 16 миллионов фунтов стерлингов.

Международная дорожная федерация опубликовала цифры, характеризующие густоту сети шоссе дорог в странах Европы. На первом месте оказалась Голландия, где на 1 тысячу квадратных километров площади приходится 2.205 км дорог. В Бельгии на такую же площадь приходится 1.743 км, в Дании — 1.236 км, в Англии — 1.184 км и т. д.

По прав в в. № 2 ст. на стр. 23 в формуле нормативного прогиба ошибочно вместо знака умножения поставлен знак минус.

## ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Зыгрыш Большого приза Аргентины

Гонки на Большой приз Аргентины привлекли в этом году всего 10 участников, так как гонки на этом автобильных которых должны были выступать гонимцы, записанные о своем участии в соревнованиях, за исключением тех, которые еще подготовили эти автомобили к соревнованиям (в частности, английские машины «Бэнволл»).

Несмотря на малое количество участников, гонки проходили очень напряженно. Чемпион мира Фэлкс, выступавший на автомобиле «Магара» предельно со старта высокий темп и лидировал в течение 35 кругов, причем на 30-м круге уступил новому рекордсмену — Фриду — 138,3 км/час. Вплотную за ним шел на «Купер-Никмасс» английский

гонщик Стрингхэм. Мосс, преследуемый своим соотечественником Майком Гауторном и итальянцем Лундизи Муссо (оба на «Феррари»). Выпущенная замедленного колеса на «Магара» стоила Фэлксу потеря 40 драгоценных секунд, которую ему так и не удалось компенсировать до конца гонки. Вперед вырвался Стрингхэм. Мосс, пресидируя дистанцию (80 кругов по 3,19 км) за 2:19.33, т. е. со средней скоростью 134,6 км/час, что является новым рекордом мира Фэлкса. Вторым был Лундизи Муссо (2:19.36), третьим — Гауторн и лишь на четвертом месте оказался чемпион мира Фэлкс, который до того четыре года подряд «традиционно» выигрывал Большой приз Аргентины.

## ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

1000-километровые гонки в Буэнос-Айресе

В условиях соревнований на первенство мира по спортивным автомобилям в этом году спортивной комиссией ФИА внесены ряд существенных изменений. В частности, производится в зависимости от дистанции гонок. Прежний зачет 8-6-4-3-2-1 очко за 1-е-6-е соответственно, только для гонок на дистанциях до 650 км и продолжительность от 4 до 6 часов. При гонках продолжительностью более 6 часов на дистанциях до 1000 км фирмам, автомобиля которых заняли первые шесть мест, насчитывается соответствующее двойное количество очков. Кроме того, на период до 1960 года установлено ограничение рабочего объема цилиндров двигателя спортивных автомобилей: двухцилиндровых — 3000 см<sup>3</sup> (до 1958 года литрж не ограничивался).

Первый этап зыгрыша — 1000-километровые гонки в Буэнос-Айресе (106 кругов по 9,476 км) — принес общую победу итальянской фирме «Феррари» на автомобилях которой было завоевано три первых места из четырех.

Гонки проходили в напряженной борьбе, причем из 26 машин, участвовавших в соревнованиях, только три прошли дистанцию полностью. В поединке был проведен зачет по победителю. Лидерство сразу захватили Питер Коллинз и Финли Хилл на «Феррари», полетевшие от которых неизменно кончались неудачно для конкурентов.

Время победителей (Коллинза и Хилла) — 6:19:55,4 (средняя скорость — 158,635 км/час).

## ЧИТАТЕЛИ СООБЩАЮТ

Автомобильный кросс состоялся в г. Кишинев. В нем приняло участие 34 экипажа. Легковые автомобили прошли 40 км, грузовые — 45 км. Кроме этого, каждый участник состязаний выполнял упражнение по гранатометанию.

Первыми в классе легковых автомобилей М-20 «Победа» завоевали водители таксомоторного парка Косовский и механик Мухомев. В классе грузовых автомобилей ГАЗ-51 победили водители автобуса «Молдавпиводротэк» Заройлов и механик Осавчук. На машинах Заройлова оказались водители ашновский и механик Брокман.

По итогам соревнований 20 человек выполнили норму 2-го спортивного разряда.

И. Строне, главный судья соревнований.

Мотоциклетный кросс на 20 км недавно был проведен в г. Станицаеве (Украинская ССР). Лучшее время показал спортсмен 2-го разряда Л. Попович, занявший на мотоцикле класса до 125 см<sup>3</sup>. Среди гонимцев на машинах класса до 450 см<sup>3</sup> оказался водитель ашновский мотоциклов с колесами первое место занял И. Смолинский.

В. Баран.

Таллинский автомотоклуб ДОСААФ провел первенство Эстонской ССР по зимнему мотокроссу. Кроме спортсменов ДОСААФ участвовали также гонимцы «Трудовых резервов», «Калева», «Динамо».

Среди юниоров звание чемпиона республике по зимнему мотокроссу завоевал Калли Валдерпасс (ДОСААФ), среди женщин — первозаряница Теа Такк (ДОСААФ). Среди мужских участников в классе мотоциклов до 125 см<sup>3</sup> Юрий

Рандла («Трудовые резервы»). В классе мотоциклов до 350 см<sup>3</sup> победил мастер спорта международного уровня Г. Рандла. В группе гонимцев на мотоциклах с колесами чемпионами стали первозарядки Эндель Равель и колосачкин Анто Сети (ДОСААФ).

А. Тыркуе, председатель оргкомитета соревнований.

## Интересные даты

### Сибирская автомобильная экспедиция

В апреле 1921 года на заседании Совета Труда и Обороны под председательством В. И. Ленина было принято решение о создании в Сибири автотранспорта для вывоза продовольственных грузов из Сибири. В работе сибирской экспедиции приняло участие много автомашин, из которых было более 460 автомобилей, а также 2 поземля-мастерских и другие предприятия. Средств на проведение работ за 4 месяца работы автотранспортом было выделено более одного миллиона рублей, хлеба и цифра небольшая. В настоящее время...

Выход в свет первого номера журнала «За рулем»

1 апреля 1928 года вышел первый номер ежемесячного журнала «За рулем» — органа Всероссийского общества «Автодор». В дальнейшем журнал стал выходить два раза в месяц. В 1940 году журнал «За рулем» и «Мотор» были объединены и на базе их стал издаваться журнал «Автомобиль».

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНГРАД [зам. главного редактора], В. Д. МАЙБОРОДА, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

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

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. К 5-22-24. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 12.11.58 г. Бум. 60x92/8 1,75 бум. л. 3,5 усл. печ. л. 7,5 уч.-изд. л. +1 вклейка. Подп. к печ. 14.11.58 г. Г-43168 Тир. 100.000 экз. Цена 3 руб. Зах. 94

# ЛЕНИНГРАД — ЯЛТА — СОЧИ

Читатель нашего журнала Ю. Кведло (г. Гатчина) в своем письме в редакцию сообщил о том, что очередной отпуск летом этого года он решил провести в туристском путешествии на мотоцикле по маршруту Ленинград—Москва—Симферополь—Сочи, и просил совета, как это лучше сделать.

Учитывая, что названный путь широко известен и большая часть его освещена в приложениях к нашему журналу (№ 5 за 1937 год), мы рекомендуем т. Кведло несколько иной маршрут, представляющий, на наш взгляд, не меньший интерес, чем первый.

По просьбе редакции все данные об этом маршруте подготовил председатель маршрутной комиссии туристской секции Московского городского автомобильного клуба ДОСААФ Л. Желтевский. Для удобства туристов на схеме показаны дорожные отступления в Одессу, Красноград, Краснодар и др. Приводятся также некоторые сведения о достопримечательностях, местах отдыха, пунктах обслуживания и дорогах. Более подробно об отдельных отрезках пути можно прочесть в книге «Автомобильный и мотоциклетный туризм», изд. «Физкультура и спорт», 1956 г.

## ▲ ИСТОРИЧЕСКИЕ ПАМЯТНИКИ И ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ

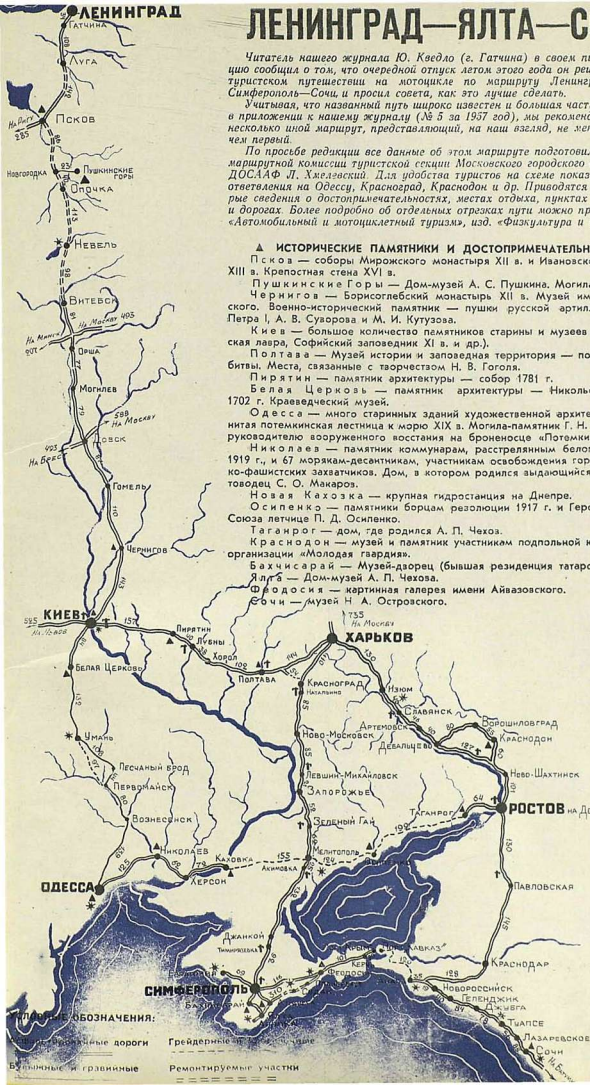
- Псков — соборы Мирожского монастыря XII в. и Ивановского монастыря XIII в. Красная стена XVI в.
- Пушкинские Горы — Дом-музей А. С. Пушкина. Могила поэта.
- Чернигов — Борисоглебский монастырь XII в. Музей имени Коцюбинского. Военно-исторический памятник — пушки русской артиллерии времен Петра I, А. В. Суворова и М. И. Кутузова.
- Киев — большое количество памятников старины и музеев (Киево-Печерская лавра, Софийский заповедник XI в. и др.).
- Полтава — Музей истории и заповедная территория — поле Полтавской битвы. Места, связанные с творчеством Н. В. Гоголя.
- Пирятин — памятник архитектуры — собор 1781 г.
- Белая Церковь — памятник архитектуры — Никольская церковь 1702 г. Краеведческий музей.
- Одесса — много старинных зданий художественной архитектуры. Знаменитая потемкинская лестница к морю XIX в. Могила-памятник Г. Н. Вакулинчуку — руководителю вооруженного восстания на броненосце «Потемкин».
- Николаев — памятник коммунаркам, расстрелянным белогвардейцами в 1919 г., и 67 морякам-десантникам, участникам освобождения города от немецко-фашистских захватчиков. Дом, в котором родился выдающийся русский флотоводец С. О. Макаров.
- Новая Каховка — крупная гидростанция на Днестре.
- Оспленко — памятники борцам резолюции 1917 г. и Герою Советского Союза летчице П. Д. Осипенко.
- Татаргород — дом, где родился А. П. Чехов.
- Красноград — музей и памятник участникам подпольной комсомольской организации «Молодая гвардия».
- Бахчисарай — Музей-заорек (бывшая резиденция татарских ханов).
- Ялта — Дом-музей А. П. Чехова.
- Фодосия — картинная галерея имени Аязовского.
- Сочи — музей Н. А. Островского.

## \* НЕКОТОРЫЕ МЕСТА ОТДЫХА

- Невель — в районе города живописные места. Озера, рыбная ловля, купание.
- Киев — пляжи на Днестре. Парки.
- Умань — лесопарк. Искусственные водопады, гроты.
- Между Изюмом и Славянском — три дубовые рощи.
- В сорока километрах от Акимовки (на берегу Азовского моря), в районе Кирилловки, — курортные места.
- По всему Южному Крыму и на Кавказе — живописные курорты, морское купание.

## † СТАНЦИИ ОБСЛУЖИВАНИЯ, ПАНСИОНАТЫ

- В Киеве, Ростове-на-Дону, в Зеленом Гае, Симферополе — станции обслуживания автомобилей, бензоколонки, гостиницы, рестораны.
- Все населенные пункты, где имеются только бензоколонки и буфеты, указаны на схеме.
- Крымские автопансионаты находятся в гг. Ялта, Евпатория, Алупта, Планерское.
- Стоянки для автомобилей — в Алулке, Алупте, Н. Мисхоре.
- На Кавказском побережье до Сочи пансионаты расположены в Анапе, Геленджике, Джубге, Лазаревской.



Символы обозначения:  
 Горные вершины  
 Грейдерные участки  
 Ремонтные участки

