

За победу
5





В этом номере вы прочтете:

ШИРИТСЯ ПОДГОТОВКА
ВОДИТЕЛЕЙ НА СЕЛЕ

●
УКРАИНА СТРОИТ
МОТОДРОМЫ

●
ДОМ НА ПЛОЩАДИ

●
ПЕРВЫЕ ШАГИ
НОВОГО АМК

●
ПАРЕНЬ С ОГОЊОМ

●
ВСТРЕЧИ С ПАРИЖСКИМИ
ШОФЕРАМИ

●
СТРАНИЦА ИСТОРИИ

●
ГОТОВЬТЕСЬ К МОТОКРОССУ

●
РАССКАЗ О ГЕРОЕ

●
СДЕЛАННО В СТРАНАХ
НАРОДНОЙ ДЕМОКРАТИИ

●
ДВЕНАДЦАТЬ НОВИНОК
СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

●
ДОРОГА ЖИЗНИ

На первой странице обложки: Всесоюзная спартакиада по военно-прикладным видам спорта началась.

Фото Е. Тиханова.

На четвертой странице обложки: техника пришла в колхоз имени Ворошилова Самаркандской области. Секретарь райкома комсомола Ф. Ибрагимов, секретарь райкома партии Н. Узakov, парторг колхоза А. Нандирова и председатель райкома ДОСААФ П. Чепиня решают вопрос подготовки колхозных водителей механизаторов.

Фото И. Боброва.

СПОРТ УКРЕПЛЯЕТ ДРУЖБУ

Из года в год неуклонно расширяются и крепнут дружеские спортивные связи Советского Союза с другими странами.

Советские спортсмены относительно недавно вышли на международную спортивную арену и за короткий срок сумели завоевать горячие симпатии любителей спорта всех континентов. Наряду с силой, ловкостью, зрелым мастерством, показанным во многих крупнейших соревнованиях, они покоряют зрителей проявлением чувства коллективизма, спортивного товарищества, высокой морально-волевой качеств, присутствующих советскому человеку. И не случайно, где бы ни выступали наши юноши и девушки, в них видят прежде всего представителей советского спорта, посланцев первой в мире страны социализма, открывшей новую эру в развитии человечества, неустанныго борца за мир, безопасность и дружбу между народами.

Советский Союз нередко посылает своих спортсменов за границу и охотно принимает гостей. В 1957 году к нам приезжало свыше 5000 спортсменов из 46 стран. Около 3000 посланцев нашей Родины в составе 242 делегаций за это же время выезжало в 36 стран для участия в международных соревнованиях. Спортивные встречи неизменно выливались в яркую демонстрацию сердечной дружбы, способствовали улучшению взаимоотношений между народами и, в конечном счете, служили благому делу укрепления мира.

Вместе со всеми спортсменами из года в год расширяют свои дружеские связи советские мотоциклисты. Впервые они встретились с зарубежными гончиками четыре года назад. В составлении по мотоциклетному кроссу под Москвой тогда принял участие команды шести стран. Следует отметить, что заслуженную победу в этом кроссе одержала команда ДОСААФ СССР.

Эти соревнования положили начало систематическому и все возрастающему взаимному обмену визитами. Уже в следующем, 1955 году советские мотоциклисты дважды побывали за рубежом — в Польской Народной Республике, где они приняли участие в так называемом Татарском Рейде, и в Румынской Народной Республике.

Очередной спортивный сезон 1956 года был знаменателен не только расширением календаря международных встреч, которых было проведено уже четыре, но и включением в него новых видов мотоциклетных состязаний. Наши гонщики впервые приняли участие в международных многодневных соревнованиях, завоевав при этом три золотые, две серебряные и пять бронзовых медалей.

Большое значение имело выступление Центрального автомотоклуба СССР в Международные мотоциклетную и автомобильную федерации. Через эти организации были установлены деловые контакты с руководителями автоспорта многих стран, и наши гонщики получили возможность для выступлений в крупнейших международных соревнованиях и чемпионатах. В связи с этим к нам поступило из различных стран много приглашений, которые, к сожалению, далеко не все были использованы.

Наконец в прошлом году наши мотоциклисты, помимо международного соревнования с участием команд восьми стран, проведенного на территории СССР, выступали в Польше, Чехословакии, Франции, Финляндии и ГДР. Новым в этом сезоне была проба сил советских гонщиков в международном чемпионате по мотокроссу и участие в шоссейно-кольцевых состязаниях на зарубежных трассах.

Со спортивной точки зрения, далеко не все выступления наших гонщиков в названных соревнованиях прошли успешно. Были победы, которые завоевывались преимущественно на своих трассах, были и поражения. На сегодня в активе наших гонщиков шесть золотых, десять серебряных и пять бронзовых медалей. Советские мотоциклисты обогатились ценным тактическим и спортивным опытом международных встреч, появились много гонщиков, хорошо зарекомендовавших себя в международных соревнованиях — И. Озолина, В. Лапкин, В. Хрипков, В. Адоян, Э. Кирис, Р. Решетник, В. Пылаев, Е. Косматов, И. Хохлов и другие. Но главный итог этих встреч состоит в укреплении дружбы, в улучшении взаимопонимания между народами.

Международный календарь 1958 года также обещает быть весьма интересным и более разнообразным. Его особенностью прежде всего состоит в том, что впервые в международных соревнованиях должны принять участие наши автомобилисты. Они готовятся к выступлению в автомобильных ралли «Тысяча озер» в Финляндии и ралли «Адриатика» в Югославии. Мотоциклисты вновь будут стартовать на четырехдневных соревнованиях в ГДР, шестидневных в ФРГ и опять, как в прошлом году, попробуют свои силы на одном из шести этапов чемпионата мира по мотокроссу. На территории СССР состоится международный мотоциклетный кросс в Тбилиси.

Большое значение для укрепления связей с Польской Народной Республикой будет иметь «мотопробег дружбы». Он начнется на вторую половину мая по маршруту Москва—Варшава—Москва. В

нем примет участие большая группа мотоциклистов РСФСР, Украины и Белоруссии. По пути следования они побывают на местах исторических боев, в которых плечом к плечу сражались советские и польские солдаты, встретятся с польскими спортсменами, представителями Лиги друзей солдата, трудящимися. Нельзя не подчеркнуть, что такие прогулки с участием советских и польских мотоциклистов становятся традиционными. Начало им было положено в 1955 году, когда впервые наши гоночники выехали в Польшу, где им был оказан исключительно теплый прием. В прошлом году столица Белоруссии Минск торжественно встречала польских мотоциклистов, побывавших под Ленино у памятника польским воинам. Таким образом, визит этого года будет третьим.

Все больший размах приобретают международные туристические связи СССР. В этом году число туристов из западных стран увеличилось по сравнению с предыдущим годом более чем в два раза. Иностранцам туристам предоставляется возможность совершать путешествия по любому из сотра маршрутов, проходящих через различные районы нашей страны.

В свою очередь советские туристы побывают во многих зарубежных государствах. Тысячи наших граждан вновь выедут в Чехословакию, Францию, Польшу, Финляндию, Болгарию, Грецию, ГДР. Впервые в этом году советские туристы побывают в Испании, Португалии, Швейцарии, Цейлоне, Индонезии, Бирме, Камбодже, Таиланде.

В общем взаимном обмене туристскими группами все чаще и чаще встречаются люди, предпринимющие туристские поездки на автомобилях и мотоциклах. Но независимо от того, на чем совершают свои увлекательные путешествия советские и зарубежные туристы, их поездки помогают людям лучше узнать друг друга, ознакомиться с образом жизни в различных странах, памятниками культуры, укрепляют уважение и доверие между народами.

IV Всесоюзный съезд ДОСААФ указал на необходимость в течение ближайших 2—3 лет обновить все рекорды по военно-прикладным видам спорта и поднять их до уровня лучших мировых достижений. Особенно это относится к тем видам спорта, по которым наши спортсмены выступают в международных соревнованиях. Съезд подчеркнул важность укрепления сотрудничества со спортивными организациями социалистических стран, расширения контактов со спортивными организациями капиталистических государств, целесообразность всемерного усиления позиций Общества в международных спортивных организациях.

В решении всех этих задач важную роль призваны сыграть наши автомобилисты и мотоциклисты.

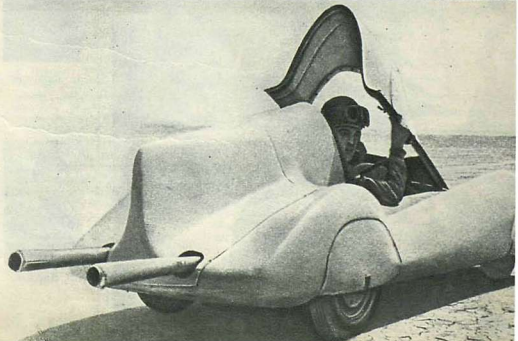


Новое пополнение дал стране Сталинабадский автомотоклуб. 150 молодых водителей получили права. Отличники награждены грамотами. Поздравить выпускников пришли председатель республиканского комитета ДОСААФ С. Шарипов и начальник ГАИ Таджикской ССР Л. Середин.

Фото Ник. Николаева.

В пустыне Кара-Кумы, недалеко от города Кум-Дага, проводились звезды на установление рекордов по автомобильному и мотоциклетному спорту. На снимке мастер спорта Георгий Сургучев готовится к старту. (См. статью на стр. 15).

Фото В. Разина.



ДОСААФОВЦЫ ОСВАИВАЮТ

В связи с историческими мероприятиями партии и правительства по укреплению колхозного строя и реорганизации МТС в село все больше и больше поступает разнообразной техники — тракторов, автомобилей, комбайнов и т. д. Возросла и потребность в высококвалифицированных кадрах, способных умело использовать эти машины на колхозных полях.

Замечательную инициативу проявили досаафовцы колхоза имени В. И. Ленина Лабинского района Краснодарского края. Учитывая нужды своей сельскохозяйственной артели и оборонное значение подготовки технических специалистов, они решили широко развернуть в своем колхозе обучение шоферов, трактористов, мотоциклистов, мотористов. Для усиления технической пропаганды намерены создать специальный кабинет технических знаний, оборудовать витрины, проводить лекции, доклады, беседы, демонстрировать кинофильмы на технические темы.

В поход за овладение колхозной техникой включились и комсомольцы. Партийная организация и правление сельхозартели горячо поддержали материальное начинание досаафовцев и помогли им в создании соответствующей центральной базы.

В своем обращении ко всем сельским первичным организациям и членам ДОСААФ лабинцы пишут:

«Мы призываем все сельские оборонные коллективы последовать нашему примеру и широко развернуть подготовку технических кадров на местной базе. Кружки и курсы по обучению техническим специальностям должны работать в каждой сельской оборонной организации.

За работу, товарищи!»

Нике публикуются статья А. Гавриша — председателя комитета первичной организации ДОСААФ колхоза имени В. И. Ленина и другие материалы, рассказывающие о подготовке водителей кадров на селе.

На полях колхоза «Узбекистан» Самаркандского сельского района успешно трудятся выпускники курсов ДОСААФ трактористы Бахри Джумаев (слева) и Каюм Хазратов.



В дни IV Всесоюзного съезда ДОСААФ СССР. В первые между заседаниями. А. Гавриш беседует с Маршалом Советского Союза С. М. Буденным.

ЗА ДЕЛО, ДРУЗЬЯ!

На десяти километрах раскинулись поля и фермы колхоза имени В. И. Ленина Лабинского района Краснодарского края.

Анго сделали колхозники для развития своего хозяйства. Выполнив решения ЦК КПСС и Советского правительства о создании в стране избытка продуктов и сырья для промышленности, стремясь в ближайшие годы догнать и перегнать Соединенные Штаты Америки по производству мяса, молока и масла на душу населения, наш колхоз хорошо потрудился в прошедшем году. Несмотря на неблагоприятные климатические условия, мы своевременно и полностью рассчитались с государством.

На примере нашего коллективного хозяйства видно, как из года в год расцветает колхозная деревня, повышается материальный уровень членов сельскохозяйственной артели. Только за 6 лет, с 1951 по 1957 год, недельный фонд колхоза возрос более чем в 6 раз и составляет 23,5 млн. руб.

С большим удовлетворением восприняли колхозники постановление февральского Пленума ЦК КПСС и тезисы доклада Н. С. Хрущева «О дальнейшем развитии колхозного строя и реорганизации машинно-тракторных станций». Иначе и быть не могло. Ведь эти исторические документы, продиктованные самой жизнью, выражают кровные интересы народа. Перед колхозами открылись замечательные перспективы.

Еще в дни обсуждения тезисов доклада Н. С. Хрущева досаафовцы колхоза имени Ленина задавали себе вопрос: где их место в предстоящей грандиозной работе на новом этапе колхозного строительства. Народная смекалка неиссякаема. Предложено было множество, но все они сводились к одному, основному — для богатой техники, которая должна поступить из МТС, нужно не медля начинать готовить механизаторов.

Прошедшая в марте сессия Верховного Совета СССР приняла закон «О дальнейшем развитии колхозного строя



А. Шевченко.



Н. Рудакова.



В. Киссель.

КОЛХОЗНУЮ ТЕХНИКУ



Н. Ковальчук.



В. Слипченко.



А. Осипова.

и реорганизации машинно-тракторных станций». Правление решило закупить в Лабинской МТС 42 трактора, 4 севальных комбайна и большое количество прицепных орудий — всего на сумму 2,5 млн. руб. Надо сказать, что и раньше у нас было более 30 автомобилей, 4 трактора, 23 двигателя различного назначения. Для обслуживания всей этой техники, конечно, нужны шоферы, трактористы, механизаторы.

Колхозники — активисты Общества решили взять на себя организацию подготовки технических кадров. Посоветовавшись с коммунистами, правлением колхоза и комсомольцами, первичная организация ДОСААФ постановила: открыть бесплатные курсы механизаторов в течение 1958 года подготовить 60 шоферов, 25 трактористов, 30 мотористов, 30 мотоциклистов. О своих обязательствах мы рассказали в обращении ко всем сельским организациям и членам ДОСААФ Советского Союза.

Сразу же после принятия обращения активисты ДОСААФ стали разъяснять колхозникам его значение. Секретарь комсомольской организации Николай Варавин прочитал на фермах лекции о новинках в технике, члены ДОСААФ Валерий Попов, Николай Лиховский, Николай Луганин, Лариса Ключкова, Николай Ефимов стали неутомимыми пропагандистами важного дела.

Много поработал по организации курсов заместитель председателя организации ДОСААФ старейшая бригада В. Слипченко, председатель организации ДОСААФ 8-й комплексной бригады Н. Ковальчук, зоотехник плановик колхоза А. Осипова. Повседневно мы чувствовали поддержку и помощь со стороны первичной партийной организации и ее секретаря Н. Рудаковой.

Желающих овладеть техническими специальностями оказалось много. В группу водителей записалось 55 человек, в группу трактористов — 25, получили специальность моториста решили 66 колхозников. Пока шла запись на курсы, создавалась учебно-материальная база, подбирались преподаватели. За один-два месяца, конечно, трудно обеспечить курсантов всеми пособиями, но мы все же сумели приобрести в короткий срок необходимые детали, плакаты, литературу и начать учебу.

В этой большой работе нам много помогли председатель колхоза А. Шевченко и главный бухгалтер В. Кисель. Получив согласие правления, они выделили автомашину для практических занятий, ассигновали необходимые средства.

Основная группа курсантов занимается в помещении подшефной средней школы. Здесь нам предоставили не только 5 классных комнат, но и поделились наглядными пособиями, разрешили пользоваться разобранными автомашинкой и трактором. Учитель школы, инженер-механик И. Генно, проводит с курсантами консультации. За методическими советами к нему часто обращаются и наши преподаватели-общественники В. Другалев, Н. Сулименко, техники-механики К. Кисель, И. Газалов, П. Кравченко.

Первые две учебки показали, что целесообразно проводить занятия в одном месте, так как слушателям приходится затрачивать много времени на дорогу. Тогда мы организовали учебу непосредственно в комплексных бригадах. Например, в 8-й комплексной бригаде, расположенной в 45 км от центральной усадьбы, создана группа мотористов в количестве 25 человек. Они изучают двигатели внутреннего сгорания, тракторы ДТ-54, КДП и «Универсал». Seriously относятся к учебе прицепщики Рудаков, Крупнев, Черно, сюткицы Журавлева, Чернова. Мотористов обучает старейший механизатор Лабинской МТС Г. Шипулин. После реорганизации МТС он перешел работать в колхоз.

На центральной усадьбе идут занятия в группе шоферов и мотоциклистов. Успешно осваивают новую специальность зоотехник-плановик Осипова, плотник Ковалев, стюар Авдеев, свинарка Иванова и другие.

Нам кажется, что создание таких курсов механизаторов уже сейчас под силу многим сельхозартелям. Нужно только проявить инициативу, приложить руки. Это принесет большую пользу всей стране, поможет быстро освоить полученную технику и будет способствовать укреплению обороноспособности нашей Родины.

А. ГАВРИШ,
председатель комитета
первичной организации ДОСААФ
колхоза имени В. И. Ленина.

БУДУТ ТРАКТОРИСТЫ В КОЛХОЗЕ «ЛЕНИНГРАД»

Колхоз у нас многоотраслевой. Мы сеем хлопок, разводим скот, выращиваем виноград, занимаемся садоводством. В прошлом году доход колхоза составил 16 миллионов рублей. Есть у нас своя электростанция, радиоузел, который обслуживают досоафовцы, Дом культуры, 19 начальных и средних школ. Недавно колхоз отстроил типовый гараж на 28 грузовиков и 3 легковых автомобиля. К сожалению, шофера нам приходилось нанимать со стороны.

Собрались мы как-то в правлении, пригласили секретаря парторганизации, комсорга, председателя колхоза. Приехал к нам и председатель райкома ДОСААФ В. Жаров. Много было высказано различных суждений, но все сошлось на одном: надо провести в бригадах разъяснительную работу и открыть курсы шоферов. Назначили агитаторов, правление колхоза выделило помещенные, автомобиль для практических занятий и 8000 рублей на приобретение наглядных пособий и оплату преподавателя. Подготовлена учебная база, объявлен прием на курсы. По рекомендациям партийной и комсомольской организаций из 70 кандидатов отобраны лучшие. Правление колхоза дало указание бригадиром отпустить с работы наших курсантов на час раньше. И уже через год колхоз был полностью обеспечен своими шоферами. Теперь курсы водителей работают у нас постоянно.

После исторических решений февральского Пленума ЦК КПСС и сессии Верховного Совета СССР наш колхоз полностью закупил у МТС необходимые тракторы и сельскохозяйственные машины. Мы считаем, что успешное освоение этой техники во многом будет зависеть от деятельности нашей первичной организации ДОСААФ. Сейчас главное — подготовить достаточное количество механизаторов.

IV Всесоюзный съезд ДОСААФ призвал расширить подготовку технических специалистов, улучшить качество их обучения. Но как найти такую путь, чтобы и специалисты хорошие готовились и колхоз получал в процессе их учебы пользу?

Можно и за палкой решить серьезные вопросы. Слева направо: староста колхозных курсов шоферов А. Абдулаев, председатель районного комитета ДОСААФ В. Жаров и председатель первичной организации ДОСААФ колхоза «Ленинград» Ш. Абдулхамидов обсуждают вопрос об открытии постоянных курсов трактористов.

Фото Н. Боброва.



УКРАИНА РАЗВЕРТЫВАЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО МОТОДРОМОВ

Генерал-полковник Ф. ЖМАЧЕНКО,
председатель республиканского комитета ДОСААФ Украинской ССР

Республиканская организация ДОСААФ Украины встретила IV Всесоюзный съезд Общества некоторым улучшением показателей в развитии спорта. В 1957 году во всех его видах участвовало более двух миллионов человек. Только мотосоревнований было проведено 293, и в них выступало 7976 спортсменов.

Выросли новые мастера спорта, разрядники. Изменились к лучшему и их спортивно-технические показатели.

Однако темпы развития военно-прикладного спорта в республике нас ни в коей мере не удовлетворяют. Особенно медленно развивается мотоспорт.

В чем основные причины этого?

Прежде всего в том, что многие наши областные и районные комитеты до последнего времени не придавали должного значения правильной постановке учебно-тренировочной работы в спортивных командах и клубах, подготовке тренеров и судейских кадров и обеспечению спортсменов необходимой материальной базой. В итоге, например, мотоспортсмены Полтавской, Хмельницкой, Черкасской и некоторых других областей либо вовсе не участвовали в соревнованиях, либо, выступая, показывали низкие спортивные результаты. Сказывалось отсутствие систематической тренировки и, как следствие этого, недостаточная физическая, спортивная и техническая подготовка гонокщиков.

Нужно сказать, что в республике имеется немало первичных организаций, где ежегодно растет количество мотоспортсменов, в то же время в ряде организаций и мотоотрядов мало проводится классификационных соревнований. Это отрицательно отра-

жалось на развитии мотоспорта. В прошлом году около тридцати тысяч юной и девичьей Украины овладели поведением мотоцикла. Подготовлено же спорсменов-разрядников — 975. И хотя план подготовки мотоспортсменов был выполнен, названная цифра свидетельствует о том, что мотоспорт не стал еще у нас массовым.

Одна из наиболее существенных причин отмеченных недостатков состоит в том, что наши мотоотряды до сих пор не имеют мотодромов. Не случайно IV Всесоюзный съезд ДОСААФ обратил особое внимание на необходимость обеспечить в течение ближайших лет, наряду со строительством других спортивных сооружений, постройкой мотодромов в каждом республиканском, краевом и областном центре страны.

Выполнима ли эта задача? Безусловно, выполнима, но осуществление ее потребует резкого улучшения организаторской роли наших комитетов, усиления их связи с общественными организациями на местах.

Учитывая это, президиум республиканского комитета ДОСААФ рассмотрел вопрос о разработке перспективного плана строительства учебно-спортивных сооружений и домов обороны на Украине. Президиум обязал руководителей областных организаций учитывать в планах создание мотодромов, как задачу первой очереди.

Со времени окончания работы съезда прошло не так уж много времени, и сейчас можно говорить лишь о первых шагах в этом направлении. Но у нашего актива, как у всех членов ДОСААФ, есть твердая уверенность в

реальности намеченных планов, ибо мы ощущаем настоятельную заботу и поддержку со стороны Центрального Комитета Коммунистической партии и правительства Украины.

Партийные и советские органы на местах помогают досоафцам в строительстве необходимых спортивных сооружений.

В целях мобилизации масс на выполнение принятых решений проводятся собрания актива, посвященные задачам развития оборонно-массовой работы.

Такие активы прошли уже в некоторых городах Украины, и их значение трудно переоценить. Налицо новый подъем творческой работы организаций Общества, стремящихся быстрее выполнить решения съезда ДОСААФ.

Благодаря помощи местных партийных и советских организаций в этом году на Украине развертывается строительство многочисленных спортивных сооружений. Наряду с созданием парашютных вышек, стрелковых тиров и т. п. досоафцы Львовской, Станиславской, Станиславской, Черниговской, Харьковской, Ворошиловградской, Ровенской и других областей уже развертывают строительство мотодромов.

Областные организации г. Ровно, например, отвели для строительства площадку в черте города с хорошим подъездным путем. В настоящее время составлена предварительная смета застройки. Завезен щебень, гравий, шлак. В текущем году будет закончена первая очередь мотодрома. В 1959 году планируется соорудить трибуны для зрителей, а также гаражи, мастерские и другие помещения.

Нечего и говорить, что успешно осуществить подобные планы можно будет только при широком трудовом участии членов Общества. Поэтому правильно поступают досоафцы города Сумы, которые привлекают силы общественности на стройку городского мотодрома. Это дало возможность выполнить здесь участки кубометров земляных работ и засыпать дорожку шлаком без затрат общественных средств.

Предварительно можно сказать, что в ближайшие 2—3 года в республике будет построено 30—35 мотодромов. Наиболее значительные из них начекается создать в крупных промышленных центрах.

Конечно, строительство мотодромов не является самоцелью. Мы наеемся, что, используя их как центры подготовки молодых водителей и совершенствования мастерав гонокщиков, как центры широкой пропаганды мотоциклетного спорта, наши комитеты и мотоотряды станут настоящими проводниками спортивной культуры среди молодежи.

В этом у нас есть некоторый опыт. Поступали мы так: курсант под руководством инструктора ездит на нашей учебной машине всего несколько часов, а затем правление колхоза прикрепляет каждого курсанта к наиболее опытным водителям. Машины выполняют различные работы: везет хлопок, зерно, удобрения, стройматериалы. Курсант находится все время с шофером и, где это возможно, сам водит автомобиль. Он же является грузчиком, за что колхоз начисляет ему трудодни. Шофер-руководитель заполняет специальную зачетную книжку, в которой отмечается вся работа его стажера. Вечерами курсант посещает спортивные занятия и, конечно, обменивается опытом, своим наблюдениями с товарищами по учебе.

Такая практика позволила сократить продолжительность обучения на 2 месяца, сэкономить значительное количество бензина и, главное, значительно улучшить практические знания и навыки

курсантов. Такой метод подготовки шоферов еще больше укрепил авторитет первичной организации ДОСААФ. За два года первичная организация выросла более чем в семь раз.

Сейчас мы должны возглавить подготовку трактористов для своего колхоза. Анализируя предшествующий опыт по подготовке шоферов, думаем, что и с этой задачей справимся — создадим в колхозе постоянные курсы трактористов. Мы говорим об этом так уверенно потому, что все наши начинания поддерживаются партийной организацией, комсомольцами; нам всегда идет навстречу правление колхоза, своевременную помощь оказывает райком ДОСААФ. Имя такую твердую опору, можно, как говорится, гору свернуть.

Шавсудни АБУЛХАКИМОВ,
председатель первичной организации
ДОСААФ колхоза «Ленинград»
Сталинибадский район,
Таджикская ССР.

1. ДОМ НА ПЛОЩАДИ

Одна из площадей в Горьком издавна носит странное для приезжего человека название — Скоба. На этой площади, где около трехсот пятидесяти лет назад пламенный патриот Кузьма Минин призвал нижегородцев к борьбе с иноземными захватчиками, была построена церковь. Но сейчас здание уже ничем не напоминает храм Божий. К пользу его то и дело подъезжают автомашины и мотоциклы, а зале трещит кинопередвижка, а из аудитории доносятся голоса преподавателей — здесь помещается Горьковский автомотоклуб ДОСААФ, один из старейших и крупнейших в стране.

Готовясь к IV Всесоюзному съезду ДОСААФ, горьковчане значительно увеличили подготовку технических кадров. В прошлом году здесь было обучено свыше тысячи водителей. Восемьсот пятидесяти из них впервые сели за руль автомобиля, двести пятьдесят повысили свою квалификацию.

Заметно оживилась в последнее время спортивная работа в клубе. В прошлом году подготовлено тридцать новых спортсменов-разрядников и тридцать пять судей по автотокспорту. Во всех соревнованиях на первенство города и области команда клуба неизменно занимала первые места. Наконец в минувшем году горьковские досафавцы-мотоциклисты, руководимые тренером Ф. Волковым, выиграли первенство зоны, впервые вышли на всесоюзную арену.

Недавно в Горьковском АМК был избран новый совет клуба во главе с генералом в отставке В. Романовым. Обсудив решение съезда ДОСААФ, новый совет наметил конкретные меры для их выполнения. Большое внимание было также уделено вопросам подготовки и проведения Всесоюзной спартакиады по военно-прикладным видам спорта, посвященной 40-й годовщине ВЛКСМ.

Конечно, не все идет гладко в клубе. Встречаются в его работе и трудности, имеются и недостатки. Однако нас в данном случае интересовало другое, а именно — не один ли клуб в своей деятельности? Не оторван ли он от других организаций ДОСААФ, связанных с подготовкой водителей и токспортом?

2. ЗА ВОЛГОЙ

В городе Бор, расположенном на противоположном берегу Волги, лучшей первичной организацией ДОСААФ считается организация стекольного завода имени А. М. Горького. Возглавляет ее мастер стекловарения т. Зенусов. Не сразу он согласился с инициативами, пожаловавшимся организовать свой заводской автомотоклуб. Ведь, кроме желания, нужны были средства и помещение. Но вот решение принято, и работа началась. Чтобы пополнить кассу, активисты организовали сбор металлолома. Помещение отвел Дом культуры. Две автомашины выделила дирекция завода, одну — Горьковский автомотоклуб. Он же прислал мотоцикл, разрезной двигатель, учебные пособия, наладил просмотр учебных кинофильмов, помог советом и консультациями.

Так возник заводской самостоятельный автомотоклуб. Председателем совета клуба избрали офицера запаса Н. Солодова. В клубе создали три секции. Автомобильная секция занимается

подготовкой водителей, оборудует классы для занятий. Мотоциклетная секция, объединяющая более 20 человек, организовала пункт технической консультации, оказывает членам клуба помощь в ремонте их машин, создала группу по подготовке мотоциклистов. Спортсмены готовятся принять участие в спартакиаде. Свои заботы и у членов секции автотуризма. Они разрабатывают планы летних путешествий, готовят свои машины к дальним поездкам.

Число членов Борского клуба уже увеличилось в сто. В аудиториях Дома культуры стало тесно, и коллектив принял смелое решение — построить своим силами здание автомотоклуба. Известно, что горьковчане имеют немалый опыт в сооружении зданий своими руками, и можно не сомневаться — «на Бору» вырастет хорошее здание клуба.

Борский клуб — один из лучших, но не единственный в области. Самостоятельные клубы созданы также в Городец, Лыскове, Выксе и других городах. В самом Горьком такие клубы появились при заводе «Двигатель революции», на «Красном Сормове», на автозаводе. И все они ощущают всестороннюю помощь со стороны Горьковского автомотоклуба и областного комитета ДОСААФ, поддерживающих всемерное развитие самостоятельных клубов.

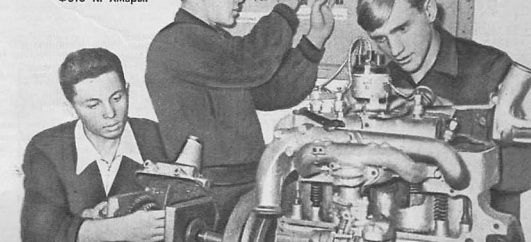
3. ДЛЯ ЮНЫХ

О том, что в работу автомотоклуба нужно втягивать школьников, много говорилось и раньше. Но только политическое обучение, введенное по решению XX съезда КПСС, положило конец разговорам, помогло перейти от слов к делу.

Начали с организации автомодельных кружков. Но вдруг оказалось, что этому виду технического творчества «все возрасты покорны». Почти ежемесячно приходят в клуб и работают над автомобильными моделями пятнадцатилетний школьник Юра Постников и бороздатый механик дорожностроительного отряда Владимир Иванович Седов.

Досафавцы Борской средней школы № 6 ученики 10-го класса (слева направо): Авачир Лукин, Виталий Косарев и Анатолий Замотаев за оборудованным автоклассом.

Фото К. Хмары.



Репортаж из автомотоклуба

Не менее важно было помочь наладить преподавание автодела в самих школах. В одной из них (113-й) Горьковский автомотоклуб почти полностью взял на себя обеспечение и проведение занятий по изучению автомобиля. Школе выданы пособия и необходимая техника. Занятиями школьников руководит преподаватель-общественник В. Масников.

Важность работы с юношеством быстро оценили и самостоятельные клубы. Борский клуб с первых же дней своего существования начал проводить среди детей беседы о соблюдении правил поведения на улицах. Затем актив клуба решил оборудовать автокласс при Борской средней школе № 6. Школьникам передали разрезной двигатель, два мотоцикла, плакаты, учебные пособия. При непосредственном участии учеников Косарева, Лукина, Замотаева и других был оборудован автомобильный кабинет. Это помогло быстро наладить регулярную учебу.

По-иному осуществляют работу с юношеством в Лысковском самостоятельном клубе. Здесь решили организовать подготовку трактористов-машинистов широкого профиля. Далеко не все верили в успех этого дела, утверждали, что юношам будет скучно, не интересно, что, дескать, мало в этом деле романтики. Но стоило разъяснить школьникам, какую огромную роль играет мотор в народном хозяйстве и современной армии, как ребята стали буквально осажать инструктора с просьбами разрешить им изучать двигатели.

Автомоделизм, изучение автомобиля, мотоцикла и вообще двигателями внутреннего сгорания — это лишь различные формы вовлечения молодежи в сферу деятельности клубов, призванных самыми различными путями распространять технические знания среди населения и прежде всего — молодежи.

А. БОРИСОВ.

Горький.

АВТОМОТОКЛУБ

Фото Ник. Николаева.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

По сравнению с другими наша область невелика, но получить техническую специальность хотят многие.

В 1957 году первичные организации ДОСААФ подготовили 800 шоферов, 300 трактористов и 450 мотоциклистов. И все же мы не смогли охватить всех желающих. К тому же в первичных организациях, где обычно обучается по одной группе, нелегко было подобрать квалифицированных преподавателей, создать хорошую материальную базу. Все это привело к мысли о необходимости создать сильный учебный и методический центр для подготовки водительских кадров — автотоклуб.

Все новое рождается в муках. Так было и у нас.

Учитывая, что к нам в клуб придут люди, плохо знающие русский язык, мы поставили задачу: подобрать таких преподавателей, чтобы каждый из них свободно владел русским и узбекским языками. Решить эту проблему нам помогли в партийных и советских органах. Обком партии, облисполком, военкоматы рекомендовали для клуба квалифицированных автомобилистов.

Несмотря на серьезные затруднения с помещениями в городе, нам предоставили хороший участок с несколькими постройками. Мы отремонтировали их своими силами и разместили там три класса.

На первых порах клуб не имел ни столов, ни плакатов, ни разрезных двигателей. В автохозяйствах мы подобрали различные наглядные пособия и учебники в дополнение к тому, что получили из ЦК ДОСААФ. Среди курсантов нашлись плотники и столяры. В свободное от занятий время они сделали 30 комбинированных столов, стулья, классные доски, стеллажи для деталей. В гаражах курсанты нашли списанные с учета карбюраторы, прерыватели-распределители и многие другие детали и агрегаты.

За три месяца клуб стал неузнаваем. Была создана вполне пригодная для за-

С начала этого года в нашей стране начали работать десятки новых автотоклубов. Они открыты в Кзыл-Орде и Белгороде, в Бухаре и Выборге, в Сталингорске, Братске, Актюбинске и других городах. Новые автотоклубы делают пока первые шаги. В их жизни встречается немало трудностей, но есть уже и успехи.

Мы публикуем материалы, полученные из одного такого автотоклуба, созданного в городе Термез Сурхан-Дарьинской области Узбекской ССР.

ятий материальная база. Причем надо сказать, что обком ДОСААФ не затратил при этом ни копейки.

Сделано много, но далеко не все. Автомобили, которыми клуб обеспечен полностью, стоят пока во дворе — гараж для них еще не построен. Он должен быть возведен к осени, хотя зависит это не только от нас. Лес для Сурхан-Дарьинской области возят издалека. И если УМТО ЦК ДОСААФ своевременно поставит нам лесоматериалы, то учебные автомобили не останутся зимовать под открытым небом. У нас хватит сил построить не только гараж, но и мастерские, и учебные классы.

Наряду с подготовкой водителей и механизаторов задача сейчас заключается в том, чтобы умело использовать различные формы пропаганды — лекции, консультации, агитпробеги, спло-

титы вокруг АМК актив, развернуть спортивную работу среди мотоциклистов.

Автотоклуб пользуется в области большим авторитетом, его начинания поддерживают партийная, комсомольские организации, молодежь. И, пожалуй, не за горами то время, когда мы сможем с гордостью заявить: все водители в области — это наши воспитанники, воспитанники ДОСААФ. Ведь уже сейчас каждый второй шофер, работающий на Сурхан-Дарье, получил права водителя, пройдя курс обучения в организациях Общества.

Н. АЛЕКСАШИН,
председатель областного комитета ДОСААФ.

НУЖНА ПОМОЩЬ

Когда меня, офицера запаса, вызвали в обком партии и предложили работать в автотоклубе ДОСААФ, я несколько растерялся. Дело для меня новое и начинать его надо было на пустом месте. Но работа захватила всех. Мы расчистили территорию клуба, побелили глиняные заборы, выровняли площадку для стоек автомобилей, сколотили и навесили ворота. На строительство работала все — от председателя обкома ДОСААФ тов. Алексашина до юного курсанта.

Первые занятия прошли у нас, как в старом кишлаке: все сидели, поджав под себя ноги, так как в то время в клубе еще не было ни столов, ни стульев. Несмотря на это, курсанты слушали преподавателей с огромным интересом.



Гаража еще нет, но он будет. На снимке: начальник АМК Ф. Пущков, инструктор практического вождения И. Трунов и заведующий гаражом П. Ярищев размечают место для постройки гаража.

Учебные автомобили, около которых можно видеть обучающихся курсантов, а рядом груды строительного материала — картина, типичная для многих новых автотоклубов.



НАЧАЛ ЖИТЬ



На занятиях в группе преподавателя Н. Г. Косырева.

Заявления с просьбой принять на курсы поступали со всей области. Нам было ясно, что здесь, в Термезе, мы не сможем обучать всех. Ведь в нашей области есть районы, отстоящие от центра более чем на полтора километра. Обеспечить курсантов квартирами в Термезе было невозможно, да и отрывать их от работы на несколько месяцев было бы неразумно. Посоветовавшись, мы решили открыть в Джар-Кургане, Денану, Шурге так называемые подвижные филиалы АМК. Подвижными мы их назвали потому, что со временем намереваемся перенести их в другие районные центры.

Местные органы поддержали эту идею, для филиалов клуба были предоставлены помещения. Сейчас там идут нормальные занятия.

С самого начала работы клуба мы стали уделять большое внимание методике обучения курсантов. Для этого в

клубе были организованы методические занятия с преподавателями. Нам кажется, что постоянное совершенствование работы преподавателей поможет намного поднять качество обучения водителей.

О спорте и автомоделизме сказать пока что нечего: это дело будущего, которое мы постараемся развивать, заимствуя опыт старых клубов.

Мы уже сейчас могли бы параллельно с автоделом обучать курсантов и устройством мотоцикла. Многие ученики АМК имеют свои мотоциклы, водят их на колхозных дорогах, а теория не знают и прав не имеют. К сожалению, клуб до сих пор не получил обещанных пособий и мотоциклов. Это задерживает открытие курсов мотоциклистов. Надеюсь, что нам поможет УМТО ЦК ДОСААФ.

Ф. ПУЦКОВ,
начальник автомотоклуба.

ОТ КРУЖКА — К НЕШТАТНОМУ КЛУБУ



Далеко разнеслась по Кивешине слава этого заводского автомотоклуба. Но мало кто помнит, что всего четыре года назад здесь с большим трудом был организован лишь автокружок.

Не хватало всего — плакатов, учебников, пособий. А занятия по практическому вождению и вовсе проводить было не на чем — заводские досафовцы не имели ни одного автомобиля. Но, как говорится, терпение и труд все перетрут. Вначале появилась старенькая полуторка, потом еще две изношенные до крайности машины. Энтузиасты-досафовцы во главе с начальником транспортного цеха Н. Соколовским восстановили эти автомобили.

Дирекция завода выделила курсам ДОСААФ несколько классов, помогла приобрести пособия, модели агрегатов. На заводском стадионе были организованы не только занятия по практическому вождению, но и соревнования.

С каждым годом росло количество обученных на заводе шоферов. Купив «Москвич», шифонщик Н. Стефанов привел на курсы жену и дочку — работницу заводской лаборатории, активистку ДОСААФ. Получили права водителя и другие работники завода.

В прошлом году активисты ДОСААФ решили организовать на заводе самостоятельный автомотоклуб, выбрали его совет, создали секции.

Сейчас в разгаре туристский и спортивный сезон. Туристская секция разработала интересные маршруты путешествий, и многие члены клуба уже отправились в дальний путь. Заводские автолюбители участвовали во Всесоюзных ралли 1957 года, где конструктор Ю. Логвиненко занял первое место в классе автомобилей «Москвич-400». В этом году члены клуба собираются принять активное участие в соревнованиях Всесоюзной спартакиады по военно-прикладным видам спорта.

И. ГУРБАНОВ.

На снимках:
Вверху — лаборант-механик Л. Стефанова, активистка ДОСААФ, получившая права водителя в заводском автомотоклубе; внизу — преподаватель К. Евстафьев консультирует плановика завода П. Ассентюка, контрольного мастера А. Панченко и сборщика-кляльщика А. Журавлева.

Фото автора.



Парень с огоньком

К берегам быстрой реки нескончаемым потоком движутся автомобили. Вместе с другими строителями Иркутской ГЭС неутомимо трудятся здесь и шоферы. Днем и ночью, в любую погоду подвозят они цемент, гравий, песок — все то, без чего не может жить стройка.

Всего два года назад мало кому из строителей было знакомо имя молодого шофера Николая Грудинина. А сейчас, пожалуй, не найдешь человека на стройке, который не слышал бы о замечательных делах этого прославленного водителя.

Биография у него простая. Прямо со школьной скамьи Николай пошел на курсы трактористов, окончив их, распахивал земли колхоза «Ангарский рыбак». Отсюда и призвали его на действительную военную службу. Возвратившись после демобилизации, Николай не узнал родных мест. На тихих в недавнем прошлом берегах кипело строительство, с шумом проносились сотни тяжелых грузовиков. Многие из новых мощных машин Николай видел впервые.

Знание трактора помогло ему успешно закончить курсы водителей при местной организации ДОСААФ, и вскоре с новеньким удостоверением в кармане Николай явился к начальнику автоколонны. Но здесь молодого шофера ожидало первое разочарование. Стройка работала четко, по графику, и весь продуманный до мелочей ритм во многом зависел от водителей. Поэтому требования к ним были очень высокие. Надо было вначале узнать, что за человек получил

права водителя, сможет ли он работать так, как надо, хватит ли у него упорства, смелости, знаний, не поведет ли новый шофер уважаемый на стройке коллектив.

— Хотите поскорей на машину сесть? — спросил начальник колонны и подвел Николая к разбитому МАЗу. — Восстанавливайте, будете работать на нем.

Будущий водитель горячо взялся за дело. Вместе со своим помощником он расчистил рабочее место, разобрал и сдал в ремонт отдельные части, доставил к месту сборки новые агрегаты. Крупные узлы ремонтировали в мастерских, но собирать и подгонять их пришлось самим. Много нужно потрудится Николаю и его напарнику, прежде чем двигатель, наконец, заработал.

— А парень-то с огоньком... — похвалил его начальник колонны, подписывая Грудинину первый путевой лист.

...Шли месяцы напряженного труда. Николай водил теперь уже новый семитонный грузовик. Месячные задания он выполнял на 120 процентов, замечаний не было. Казалось, все идет нормально. Но полного удовлетворения Грудинин не ощущал. Многие шоферы на таких же машинах достигали куда больших результатов. В полтора, а то и два раза превышали они производственные нормы. Николай внимательно приглядывался к их работе. Хотелось знать, как они этого добиваются. Временами ему казалось даже, что и характер у них не такой, как у него, а более настойчивый, решительный.

Таким представлялся ему и Евгений Боклин, один из передовых водителей стройки. Николай стремился быть похожим на Евгения. Так же, как и Боклин, он начал систематически заниматься спортом. А когда комитет ДОСААФ открыл курсы повышения квалификации на второй класс, Николай записался туда одним из первых.

Но достичь цели, к которой стремился Грудинин, было нелегко. При всем старании ему удавалось делать лишь до 40 рейсов в смену. Между тем старшие товарищи совершали 50 и даже больше ездов.

Вместе с опытом приходила и зрелость. Сидя за рулем, шофер отмечал все возможности машины. Выработывалась привычка к анализу. «Вот этот прямой участок следовало проехать с большей скоростью, здесь надо взять разгон, чтобы легче одолеть подъем», — рассчитывал он после каждого рейса. Закономерные секунды складывались в минуты, превращались в добавочные рейсы.

Вскоре Николай превалил свой «рубеж» — сделал 47 рейсов — и продолжал наращивать темп работ.

В его памяти навсегда останется сентябрьская ночь. В одну смену на вывозе грунта от экскаватора до русловой плотины он сделал 71 рейс. Весть об

этом разнеслась по всей стройке. Еще бы, случай небывалый. До сих пор 59 рейсов считалось пределом. Да и этого количества достиг только один Боклин. Рекорд Грудинина залдел за живое многих шоферов. Они поняли, что можно работать еще производительнее. Развернувшись в связи с этим соревнование шоферов повысило все темп стройки, позволило сократить время, оставшееся до окончания работ.

В дни пуска первого агрегата ГЭС в жизни Николая произошло важное событие — он был принят в ряды Коммунистической партии. Высокое звание коммуниста Грудинин оправдывает прежде всего своим трудом. Сейчас молодой водитель работает уже в счет 1960 года — последнего года шестой пятилетки.

Но Грудинина знают на стройке не только как хорошего производственного. Он зарекомендовал себя к тому же общественником-активистом комитета ДОСААФ. Еще во время службы в армии Николай считался хорошим стрелком. Под его руководством досафовец транспортного управления стройки построил свой стрел, и Грудинин стал председателем стрелковой секции. Сейчас он решил овладеть третьей оборонной специальностью — изучить мотоцикл.

В. ПЛЯСКИН,
техник-электрик
«Ангаргозстрой».

Иркутск.

ГОТОВИМ АВТОМЕХАНИКОВ

Новосибирский автомотоклуб ДОСААФ с начала прошлого года ведет подготовку автомехаников по шестимесячной программе. На курсы механиков принимаются лучшие шоферы, с достаточным производственным стажем, по направлениям автохозяйств, совхозов и колхозов.

Наряду с теоретическими занятиями курсанты проходят соответствующую практику на местном авторемонтном заводе.

В прошлом году клубом подготовлено около шестидесяти специалистов по автоделу. Все они сейчас успешно работают по своей новой специальности в различных областях Сибири.

В настоящее время клубом готовятся еще две группы механиков. Большинство из них прибыло из сельских районов. Среди курсантов шоферы колхозов Новосибирской области «Стальной путь», имени Дзержинского, «Большевик», Убинского и Чановского совхозов, а также Таскавской и Октябрьской МТС.

Некоторые курсанты прибыли из хлеборобного Алтайского края.

Успешную работу обеспечивают преподаватели А. Костенечий, П. Лабзун, инструкторы производственного обучения К. Васильевский, Д. Волынов и другие работники автомотоклуба.

Ф. КУЗНЕЦОВ,
преподаватель Новосибирского
автомотоклуба.



Н. Грудинин на стройке Ангарской ГЭС.

В сентябре 1957 года в Москве гостила профсоюзная делегация транспортных рабочих Франции. Недавно в Париже побывала с ответным визитом делегация советских транспортников. Сегодня мы печатаем заметку одного из делегатов, члена президиума ЦК профсоюза работников автотранспорта и связи, водителя 1-го класса В. И. Никитина.

ПЛОЩАДЬ СТАЛИНГРАД

Медленно, совсем незаметно движется в черном стекле самолетного окна блистающая всеми цветами радуги россыпь огней. Их так много, что трудно определить, где кончаются фонари и начинаются звезды. Впрочем, чем ниже спускается самолет, тем тусклее, меньше становятся звезды и ярче сияют огни Парижа. Теперь уже можно различить причудливую светящуюся паутину улиц, светлые кольца площадей, ровные цепочки фонарей на проспектах. Еще мигнул, и в окнах замелькали красные огни аэродрома.

Самолет остановился, подошла лестница, и мы увидели на бетонной площадке около аэровокзала знакомых нам людей. Вот Жан Брюн, возглавлявший в прошлом году делегацию французских транспортников, гостившую в Москве, а рядом тоже наши бывшие гости — Густав Аллан, Марсель Партолен, Сельвен Рубин и другие.

Общительность французов общезвестна. Мы не успевали отвечать на вопросы, пожимая руки. Пока чиновник аэропорта произносил необходимые формальности, нам рассказали и о том, как хороша Москва, и, конечно, о том, что Париж не хуже, каждый советовал нам посмотреть гордость Парижа — Эйфелеву башню. И называли нас родным и великим словом — товарищ, словом, объединяющим миллионы людей труда во всей земле.

Один из встречающих — работник профсоюза Риваль — шофер такси пришел на аэродром на своей машине.

Я отъезду вас, — сказал он, — в гостиницу на площади Сталинград...

Мы, конечно, знали, что площадь города-героя названа одна из площадей столицы Франции. Но как приятно и радостно было слышать это родное каждому советскому гражданину слово!

Французские друзья пригласили нам номера в гостинице «Ситроен», принадлежащей одному из самых больших гаражей города. Назавтра нам предстояло ознакомиться с работой городского транспорта, с условиями труда и жизни шоферов и работников метрополитена, с организацией транспортных служб. Но в первый вечер мы решили просто выйти на тротуары, побродить, посмотреть, как живут улицы огромного города.

«РАЗБЕЙ СТЕКЛО, НАЖМИ КНОПКУ»

Приехавшая в незнакомый город композитор раньше всего слышит его шум, мелодию, музыку улиц. Архитектор замечает особенности фасадов и украше-



ний домов, планировки кварталов. Шофера в обlique города интересуют организации движения. Это ведь только кажется, что потоки машин однообразны и не интересны. Опытный глаз замечает много особенного, видит то, о чем не пишется в яро раскрашенных путеводителях и рекламках.

Еще в Москве нам много приходилось слышать о высокой дисциплированности парижских пешеходов и шоферов. Надо сказать, что разговоры о какой-то необыкновенной дисциплине пешеходов несколько преувеличены. Дело гораздо проще. Автомобилей, главным образом легковых, так много (их в Париже около миллиона), а улицы, особенно в старой части города, так узки, что проезжая часть кажется вышосиженной полурваными спинками машин. Почти весь день автомобили идут по улицам сплошным потоком. Если прибавить к этому, что вдоль тротуаров плотным барьером день и ночь тоже стоят автомобили, то станет ясно, как трудно и опасно тут нарушить правила движения, перебраться улицу наперез густой колонне машин. Вот и приходится пешеходам ждать сигнала светофора.

Дисциплина среди шоферов поддерживается тоже несколько необычным для нас способом. В Париже действует основное правило: «Береги свой левой бок, а о правом не беспокойся». Это значит, что если вам ударили в левый бок машины, вас и сочтут виноватым, если в правый — виноват будет шофер другой машины. В этом есть, пожалуй, и хорошее зерно — каждый водитель чувствует больше ответственности за соблюдение этого основного правила движения.

Движение в Париже интересно тем, что днем на улицах почти не встречаются грузовые машины — в их распоряжение город предоставляется на ночь. Делается это тоже не из-за какой-то особой любви парижан к легковым машинам, а просто из-за той же тесноты. Если учесть, что гаражами в Париже обеспечены лишь 10 процентов автомобилей и они круглые сутки стоят вдоль тротуаров, то можно понять, что перевод грузовиков на работу в ночную смену просто необходим.

В середине дня как будто у всех двигателей одновременно выключается зажигание — движение по существу прекращается. Проскакивают лишь отдельные автомобили, да и то кажется, что они катятся по инерции. Для парижан наступил обеденный час, а для Парижа час проветривания улиц от автомобильного чада. Сразу появляются и недисциплинированные пешеходы, пересекающие улицу произвольно... Визг торможения, температурный обмен «любезностями» между водителем и пешеходом. Пешеход подавляет своего противника доводом:

— Обеденный час, идете лучше вместе кушать.

Регулирование уличного движения в городе осуществляется главным образом автоматическими светофорами. Они установлены, обычно, на невысоких пластмассовых столбах, по углам перекрестков или прямо на середине проезжей части и очень хорошо видны водителям. На таких же столбах устанавливаются и знаки, которых, кстати сказать, в Париже очень немного. В особенно оживленных местах на специальных площадках находятся полисмены. В вечернее время они надевают белые накидки, краги, чехлы на фуражки. Даже портупея и кобура пистолета — белые. Благодаря этому фигура полисмена хорошо видна издалека.

Надо сказать, что служба регулирования движения в Париже работает довольно четко и хорошо оснащена техническими средствами. В первый же вечер, когда мы вышли на улицы, нам довелось наблюдать аварию. Один завазавшийся водитель не сумел вовремя остановить свою автомобиль и ударился в затормозившую впереди машину. Один из водителей подбежал к установленной на углу невысокой тумбе с небольшим стеклянным окошечком. Разбив маленьким молоточком стекло, он нажал кнопку.

Прошло не более двух-трех минут, как вдалеке послышалась частая звонкая сигнала. Как и в Москве, в Париже сигналы запрещены, и резкий звук быстро согнал с середины проезжей части транспорт. Из-за поворота на огромной ско-

рости вырвались два полисмена на мотоциклах. Казалось, невероятным, как они могут мчаться на такой скорости среди густого потока машин. Они подлетели к столкнувшимся машинам — начался разбор происшествия.

— Такие вызванные кнопки установлены на многих улицах, — объяснил нам переводчик. — Они связаны с центральным диспетчерским пунктом. Получив сигнал, диспетчер сообщает о нем по радио ближайшему к месту происшествия патрулю.

Позднее мы видели и последнюю новинку, введенную парижским ОРУДОм, — регулирование уличного движения с вертолетов. Над оживленным магистралью города почти весь день висит несколько вертолетов. Сидящие в них полицейские осматривают улицы и в случае затора сообщают об этом подвижным патрулям. Правда, это, так сказать, официальное объяснение столь дорогостоящего предприятия. Парижане считают, что главная роль «воздушных полицейских» состоит в том, чтобы вовремя замечать скопления, митинги и демонстрации трудящихся. И как рассказывали наши парижские друзья, к месту митинга полиция прибывает куда быстрее, чем к обычной уличной «пробке».

ПАРИЖ — ГОРОД ТАКСИ

Без преувеличения можно сказать, что такси в столице Франции — основной вид общественного транспорта, не считая, конечно, метро. Как нам рассказали, в Париже 13 500 таксомоторов. Из них более двенадцати тысяч принадлежит частным фирмам и компаниям, остальные являются частной собственностью их водителей. Сказать, что выгоднее, трудно. Шофера, работающие на своих машинах, всю выручку забирают себе, но зато платят большие налоги.

Нам приходилось разговаривать со многими водителями такси, бывать в гаражах, наблюдать работу на линии. Шофера, работающего по найму, не связывают каким-либо графиком, километровой или денежным планом. Он может выезжать на линию в любое время суток по своему усмотрению. Владелец машины считает, что шофер сам должен определить наиболее выгодное время работы, так как его заработная плата складывается из единственной статьи — 25 процентов от общей выручки.

Вместе с тем шофер не имеет права работать более десяти часов. Но и меньше этого срока почти никто не работает — ведь тогда зарплаток не обеспечит прожиточного минимума.

Однажды во время поездки наша машина испортилась. Шофер поднял капот, растерянно посмотрел на двигатель. Дело было ясное — заклинул провод высокого напряжения, искра била на корпус. Мне было непонятно, почему шофер такси так растерян, бормочет извинения, но ничего не делает.

— Он просто не знает, что делать, — догадались мы с Леонидом Олениным, шофером московского такси, членом нашей делегации и, отстраняя удивленного парижанина, в несколько минут устранили неисправность.

Обрадованный водителем рассказал нам потом, что шоферы в Париже, оказывается, вовсе не обязаны не только ремонтировать машины, но даже и мыть

их. Единственное, что нужно уметь, — это сменить спущенный баллон.

Поэтому они не обременены и знаниями теории автомобиля, его устройства и ремонтного дела. Для того чтобы получить профессиональный диплом (права), требуется иметь хорошее здоровье, сдать экзамен практической езды, твердо знать наименования и расположение улиц города и пригорода. Последнее требование предъявляется только к шоферам такси. Состояние здоровья водителей проверяется регулярно через каждые два года. Повышению квалификации и разграничению на классы французы не придают значения. Главное — уметь хорошо ездить.

И нужно сказать, что виртуозность вождения в условиях чрезвычайно насыщенных автомобилями улиц у парижских шоферов такси граничит с цирковым искусством. Нам, московским водителям, привычным к сравнительно спокойному, организованному ритму движения и умеренным скоростям, приходилось только удивляться рискованной езде парижан. 80—90 километров в час по городу, 100—120 — на загородных шоссе — обычная для Франции скорость. Поскольку полицейских-регулирующих сравнительно мало, первым перекресток переезжает тот, у кого крепче нервы.

За нарушение правил уличного движения полицейский на месте составляет протокол и вручает водителю повестку с вызовом к судье, который и решает меру наказания — денежный штраф или тюремное заключение на несколько дней.

В БОРЬБЕ ЗА СВОИ ПРАВА

Нам немало приходилось беседовать с шоферами, и всегда им горячо интересно, как живут и работают советские водители. Однажды на собрании в одном из гаражей среди общего доброжелательного, душевного разговора раздался громкий голос:

— А я слышал, что у вас нет свободы слова!

Все настороженно приоткрыли: что ответят советские делегаты. А мы ответили просто — рассказали, что, кроме того, что свобода слова у нас гарантируется конституцией, профсоюзом московских шоферов имеют три газеты. В Париже шоферы своих газет не имеют. В каждой нашей автобазе, большом гараже есть клуб, где можно собраться, поговорить, обсудить свои дела. Существует в Москве и Центральный клуб шоферов. В Париже не знают, что такое клуб на предприятии, не видели никогда выступлений художественной самодеятельности. Мы рассказали о наших производственных собраниях, которые профсоюз проводит в этих клубах, о критических выступлениях шоферов — словом, обо всем. Под конец один из наших делегатов спросил шофера, задавшего вопрос:

— Что же толку от вашей свободы, когда шоферам даже и рассказать о ней гостям негде...

Все рассмеялись, а один из сопровождавших нас работников профсоюза пояснил, что шофер, который задавал нам вопрос, состоит членом Форс-Уарьер — реакционного профсоюза.

— На каждом предприятии у нас ра-



На одной из улиц Парижа.
Фото Л. Афанасьева.

ботают члены разных профсоюзов. В этом наша беда.

Да, действительно беда французских рабочих. Недавно в Париже появились таксомоторы с миниаторными радиостанциями. Одна из таксомоторных компаний оборудовала центральный диспетчерский пункт, который связан по радио со всеми автомобилями на линии. Получив телефонный заказ на такси, диспетчер быстро связывается с ближайшим автомобилем и направляет его к клиенту.

Первые дни эксплуатации значительно повысили доходы этой компании. Шоферы других таксомоторных гаражей стали требовать, чтобы радицы были установлены на всех парижских таксомоторах, но хозяева не хотели связываться с дополнительными расходами и не вводили это полезное усовершенствование. Тогда профсоюз решил объявить общую забастовку парижских такси. Но удовлетворения требований удалось добиться не сразу, так как требований одного профсоюза не поддержал другой.

Надо сказать, что забастовки — довольно частое явление в общественной жизни Франции и являются могучим оружием трудящихся в борьбе за свои права, за лучшую жизнь и условия труда. Но единство трудящихся в этой борьбе значительно подорывается тем, что, кроме прогрессивных профсоюзов, входящих во Всеобщую конфедерацию труда (ВКТ), существуют и правые профсоюзные объединения — Форс-Уарьер, христианские, католические профсоюзы и другие. И нередко бывает так, что в одном и том же гараже часто рабочих бастует, а часть работает. Такое положение выгодно предпринимателям, и они стараются по мере сил углубить разногласия между профсоюзными объединениями.

Однако это им не всегда удается. В декабре профсоюзы разных национальностей устраивают в Париже традиционную елку, на которой им пришлось побывать. Мы увидели, что представители всех профсоюзов с одинаковым энтузиазмом приветствовали предложение советских делегатов объединить свои усилия в борьбе за высшую цель человечества — мир на всей земле. Иначе и быть не могло. Ведь у рабочих всех континентов и наций общие интересы.

27 октября 1917 года юнкера напали на расквартированную в Москве революционную 1-ю артиллерийскую бригаду. Белоевардейцы хотели лишить восставший пролетариат орудий. Но солдаты отстояли свои пушки. Каковы же были обстоятельства этого эпизода октябрьских боев?

...Люди шли по коридорам Московского Совета, заходили во все комнаты. Их не останавливала даже надпись «Пред. ВРК». И только мимо одной двери они проходили, не задерживаясь: мимо двери с небольшим медным ромбиком с цифрой «34». Заходить в нее было нельзя.

А комната № 34 не представляла собой ничего особенного. Несколько столов, телефон, разнокалиберные стулья — то же самое, что и во всех остальных комнатах на трех этажах. И так же накурено, настолько, что последние осенние мухи летают над самым полом.

Двое в комнате. Крохотная электрическая лампочка. Карта на столе. Над картой — солдат с карандашом в руке. Туда карандашом в карту, он говорит тихо:

— Смотри, Редькин, идешь прямо к черту в пекло, будь осторожен.

— Есть, товарищ Федотов! — Илья Редькин, невысокий юноша в кожаной куртке без пояса, щелкнул каблуками. Ему хотелось добавить многое: и что он не впервые идет в разведку, и что не подкачет, и что его автомоторта первой перешла на сторону революции.

Но таинственная и будничная обстановка отдела разведки ВРК не располагала к монологу.

Молодой разведчик, действительно, шел на опасное задание — ему предстояло пробраться в штаб белых и добыть нужные ревком сведения.

Поначалу черт оказался не так уж страшен. Редькин без труда по паролу, который сообщил ему Федотов, проник в здание, занятое белыми, подсчитал количество пулеметов у окон, запомнил размещение охраны.

Осталось добраться до своих, и задача будет выполнена. Пробравшись по коридору, разведчик ликавал. Еще один поворот, лестница, а там, на улице, надежно спрятавшись в подворотне, ждет с мотоциклом Костя Хватос.

Неожиданно навстречу разведчику вынырнули две фигуры в светлых шинелях. Послышались негромкие голоса. Нервы разведчика сдали: вместо того, чтобы прямо пойти вперед, Редькин прижался к двери. Она слышно подалась. Илья шингнул за прилодку и очутился в пустой комнате. Прислушался. Голоса приближаются, ближе, ближе, остановились.

— Вот поэтому-то нашего брата — артиллеристов и посылают. Какие ни захватим, приказано увести или испортить. «Артиллеристы, уничтожить» — о чем они толкуют!» — Илья насторожился.

Другой голос:

— Да-а, операция сложная, на Ходынку вам влететь будет. Пробраться. Ты только, Борис, не горячись, не подставляй себя напрасно.

«Ходынка, артиллеристы...» — догадка подкосила ногу. — Это же наша артиллерия размещена на Ходынке!»

1 «История гражданской войны в СССР», т. II, 1957 г., стр. 385—386.



Ю. КОТЛЕР, Г. СЕМЕНОВ

Рисунки В. Винокура.

МОТОЦИКЛИСТ-РАЗВЕДЧИК

— Не беспокоюсь, Игорь, я уверен, у них даче охрана не налажена как следует...

В двери щелкнул ключ, еще раз... «Заперли». — Илья сунул браунинг обратно в карман. — Значит, не войдут, слава богу».

Офицеры в коридоре прощались.

— Провожать, Боря, не пойду — устал, как собака. Вернешься, сразу же позвони. Телефон теперь у нас в оперативном: 1-13-56. Не забудешь? Ну, ни пуха, ни пера!

Голоса в коридоре смолкли. В пустой темной комнате, в середине логовища белой, худенькая фигура красного разведчика отплясывала бесшумно и лихо. И вдруг страшная мысль куском льда легла на сердце: «Заперт! Дверь на замке, на окнах решетки, под окнами — часовая». Редькин затеялся по комнате. Неполный, он оказался в клетке. «Вот теперь акурат, как в пекле», — мельнула мысль.

Редькин ясно слышал шум автомобильного мотора во дворе. Значит, белые поехали на Ходынку в машине. Если он сейчас же не найдет выхода, ему никак не успеть предупредить артиллеристов. Те, ничего не подозревая, спокойно спят, юнкера потихоньку снимают караул и увезут пушки.

В тишине надежде Илья побжал к двери, но всей силы дернул. Дверь не пошевелилась. В отчаянии он присел на угол стола. Мысли путались и мелькали, переноса одна другую... Позвонить бы, но ВРК отключено белыми от телефонной станции. И вдруг осенило! Илья стал напряженно вспоминать: «Зовут его Игорь, так. Он говорил, телефон 1-15-36. Кажется, так? Эх, была не была!»

— Алло, барышня, дайте мне, пожалуйста, 1-15-36.

Трубка басом дулет.

— Мне Игоря, пожалуйста.

— Какого Игоря? Куда звоните!

Илья нажал рычажок. «Не вышло. Попробую по другому».

— Алло, 1-13-46.

Как только в трубке щелкнуло, Илья сразу же зачастил:

— Это оперативный отдел? Нет?

Странно... А, пожалуйста, скажите, какой у них телефон? 1-13-56?... Спасибо — последнее слово было сказано уже полевой трубкой.

Прошло несколько минут, пока Редькин, наконец, услышал хриплый голос

Игоря. Непринужденно закинув ногу на ногу и опершись о стол, Илья пошушевал, чтобы не узнать голоса, уговаривал своего новоявленного приятеля:

— Не могу, понимаешь, курить эту свинскую махорку. Будь добр, Игорек, принеси мою портсигар из стола. Перед смертью хочу, понимаешь, покурить хороших папирос.

— Брось ты, Боря, перед какой смертью...

— Ну, что тебе трудно, что ли?

— Странный ты какой-то. Ладно, иду.

Игорь оказался приземистым крепешком. Когда массивное пресс-пальце обрушилось на один бритый затылок, он, крякнув, присел и, быстро повернувшись к Редькину, так упираясь за плечи, что тот чуть не завыл от боли. Второ удар оказался поэтому значительно слабее. Падаая, офицер ударился о мозжик стола. Эта случайность спасла Редькина — железные объятия ослабли, и разведчик выскользнул.

Офицерская шинель с капитанскими погонами, надетая поверх кожаной тулужки мотоциклиста, оказалась вполру. Костя Хватос ждал Илью на том же месте. Подхватив мотоцикл, Редькин потащил Костю в глубь подворотни.

— Гоним, малый, пулей в Совет. Передашь Федотову, юнкера пошли на Ходынку, хотят наши пушки захватить. Я тебе туда — может, успею предупредить.

Старенький мотоцикл тархал изю всех сил. Трясаясь в его седле, Редькин внимательно вглядывался в темноту, на всяк предугадать прятнувшиеся в ней неожиданности. А в это время где-то далеко впереди арестный автомобиль мчался к Николаевским казармам на Ходынке, в которых размещались прикинувшие к большевикам солдаты 1-й артиллерийской бригады. Нужно было обогнать белогавардейцев, чтобы успеть предупредить солдат.

Ветхий «примус», как называл Илья свой мотоцикл, работал пока что исправно. Вот он со страшным креном вылетел с Большой Дмитровки, обогнул Страстной монастырь и понесся по Малой Дмитровке. Редькин решил ехать кратчайшим путем: по Садовой до Тверской и потом прямо по Петербургскому шоссе на Ходынку. Он хотел опередить белых, которые, должно быть, летяги гдето переулкали.

Но из без — траск мотоцикла издали предупреждал о его приближении. Около Александровского вокзала доро-



КАК ОРГАНИЗОВАТЬ РЕЙСЫ НА МОТОЦИКЛАХ

гу преградана длинная фигура с винтовой наперевес.

— Стой!

Не сбавляя хода, мотоциклист вильнул вправо, пролетел вплотную около тротуара и поддал газом.

Б-6-хл! Где-то высоко над головой провисела пуля. Мимо. «Давай, давай!» — подбадривала себя Илья. — Теперь уже недалеко осталось». Но во Всехватском ему не повезло: пуля очередного патруля угодила прямо в «примус». Сделав в воздухе нелепое салво-мортале, Илья с хрустом плюхнулся на мостовую. Солдаты подбежали, но он поднялся сам. Ярости его не было границ. Артистически ругано ошеломила солдат. Покрутив глазами, они не стали его задерживать. Однако мотоцикл был окончательно испорчен, дальше пришлось добираться пешком. Драгоценное время, наверстанное с таким трудом, оказалось потерянным.

Казармы были совсем неподалеку, когда Редкин услышал надеющийся шум ему за эту ночь вскрик:

— Кто идет?

На этот раз такой вопрос не разозлил его, а даже, наоборот, обрадовал. «Патруль» стоит, — решил он, — значит, конеров еще не было. Успеть.

— Что кричишь, дура, людей разбудить.

Часовой неожиданно выткнулся.

— Простите, господин капитан!

Господин капитан!.. Редкин вспомнил, что на нем до сих пор шинель с офицерскими погонами. «Белый! Опоздал!»

— Как идет операция? — нахлест Илья.

— Все в порядке, господин капитан, патруль сняли без выстрела, часовых нет. Сейчас во дворе орудуют. Минимай! капитан! поспешно во двор. Две пушки уже стояли на переделах. Часть юнкеров разорачивала зарядные ящики со снарядами, другие вывозили из конюшни лошадей. Казарма темными глазами окон безразлично смотрела на суету людей. Солдаты спали.

Три выстрела из браунинга разорвали тишину. Белые замелькали у орудий, но казарма оставалась безмолвной. С мес-

Из всех видов мотоциклетных соревнований наиболее дилетанты и любители являются распространены. Его можно проводить везде и в любое время года. Для этого не нужны специальных трасс. Поэтому мотоциклетные кроссы входят во все этапы Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-спортивной инициативе.

Органимет по проведению районной или городской спартакиады прежде всего должны составить Положение о мотоцикросе в соответствии с Положением о спартакиаде и правилами соревнований. В Положении должно быть указано, где и когда кросс проводится, кто допускается к участию, какими требованиями должны удовлетворять мотоциклисты, кто и как обеспечивать участников горюче-смазочными материалами, основные условия соревнования и порядок зачета. Затем надо укомплектовать судейскую коллегию и подобрать трассу кросса.

В судейскую коллегию, как минимум, должны входить: главный судья, хронометрист, секретарь, судья на старте-финише (он же стартер), начальник дистанции, судья при участниках, судья технической контролер, судья на контрольных пунктах, судья по информации и судья счетчик кругов (если участники проходят более четырех кругов). При небольшом числе участников в главных судьях можно совместить обязанности судьи на старте-финише, а обязанности судьи при участниках можно поручить судье технической контролеру. В распоряжении хронометриста должны быть выверенные хронометры.

Выбирая трассу кросса, надо иметь в виду, что в спартакиаде главным образом будут участвовать молодые малоопытные гонимцы на собственных мотоциклах. Поэтому трасса не должна быть очень трудной, но все же должна иметь достаточное количество препятствий, чтобы состязания были интересны для участников и зрителей. В зависимости от местных условий трасса может проходить по лесным и полевым дорогам и тропинкам, включать крутые повороты, скачки, бочкобег, болотистые, каменистые и грязные участки. Желательно иметь на трассе неглубокие броды, глубиной 15—20 см. Можно включить небольшие участки шпал, или пеньков. На случай дождя надо предусмотреть возможность облегчения трассы.

В степных районах иногда бывает трудно найти естественные препятствия. В этом случае можно использовать некоторые искусственные (см. 1 стр. вкладки).

Трасса кросса обычно имеет форму замкнутого кольца длиной от 2 до 4 км. Короткая трасса более интересна для зрителей, но на ней труднее вести учет кругов. Место старта выбирается так, чтобы круги трассы не проходили через линию старта. Желательно вблизи старта (в 200—300 м) иметь какое-либо препятствие в виде крутой гусиной подьмы, чтобы зрители могли видеть мастерство

участников. Для определения длины трассы ее надо промерить на мотоцикле или автомобилем со спидометром. В обзор трассы составляется акт. При выборе места проведения состязаний необходимо согласовать его с районной организацией, а если трасса проходит по землям колхоза, то и с правлением колхоза.

Надо иметь в виду, что во время соревнования на трассе кросса не должно быть автомобилей на их окраине. В тех местах, где у гонимцов могут возникнуть сомнения в направлении движения (в местах разветвления дорог, на поворотах на препятствиях), перед началом соревнования устанавливаются указательные стрелы. Их можно укреплять на деревьях, итотрещинах или на специальных кольях высотой 1,5—2 м. Подготовку и изготовление оборудования, оформления и документацию для кросса (судейские флаги и повязки, флажки, указательные стрелы, протоколы соревнования и т. п.) надо начать заблаговременно.

На старте и в наиболее опасных местах организмет организует охрану силами работного милиции, бригады вильцев, комсомольских активистов.

Связь на трассе кросса крайне необходима, от ее правильной организации зависит четкость проведения соревнования, хорошая информация зрителей. Телефонную связь может обеспечить райцентр, контролер связи. При помощи данной кольца трассы можно использовать радиостанции типа «Урожай». Медицинской помощи, необходимо договориться с местными органами здравоохранения. Для оповещения зрителей о ходе гонок судья по информации должен быть обеспечен связью с несколькими гонимоворителями, установленными в местах скопления зрителей.

За 2—3 до соревнования начальник дистанции показывает участникам трассу кросса с указанием местонахождения контрольных и медицинских пунктов. Старт дается общими, по классам мотоциклов, при неравных двигателях мотоциклов стартуют мужчины на более быстрых мотоциклах. Женщины и юношам можно дать общий старт. Участник, не прошедший хотя бы одного контрольного пункта, считается вышедшим из соревнования. Для проведения дистанции участники не имеют права пользоваться посторонней помощью, об этом их надо предупредить.

Судейство проводится по известным правилам соревнований по автотомоспорту 1957 года и Положением о спартакиаде. При определении командного первенства, при равенстве результатов призовые места присуждаются с учетом массивности участия молодежи и комсомольцев в соревнованиях. Это 20-е.

И. ВЛАДИМЕРОВ,
мастер спорта.



та в галоп сорвались первая упряжка лошадей и скрылась в воротах.

Пушки увозят!!! — не зная, что предпринять отчаянно закричал Редкин. В слепых окнах стали загораться огоньки, забегали тени. Юнкера, наконец, разобрались в построках второй упряжки, и она тоже стремительно пронеслась в ворота. Рискуя быть смятым, Редкин бросился к третьей.

Стоя, сволочи! — и разрядил остаток обоймы в крайнюю, ближнюю к нему лошадь. Она вздыбилась, разинула в сторону и круто развернула всю упряжку поперек двора, закрыв выезд.

После первого выстрела прошло не больше минуты. Заклопали двери, заплывали огнем и свинцом окна. Вслед

белым казарма была залпами и в одиночку, ревели проклятиями.

Белоградская удалось выкрасить толкучку для пушки.

— И снова в комнате № 34—двое. Та же карта на столе, та же лампочка над столом. Только у солдата в шинели поперело от бессонницы лицо, а у солдата в кожаной куртке перевязана рука. Вытянувшись у стола, Редкин докладывает:

— Редкин, мотоциклист-разведчик вернулся с задания. Особых происшествий не было...

То, что потом вошло во все учебники истории, в дни октября 1917 года у разведчиков и числу особых происшествий не относилось.

ИСКУССТВЕННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ

Не всегда легко подобрать трассу мотокросса таким образом, чтобы она была достаточно интересна для спортсменов. Если на ней мало естественных препятствий, то можно установить и искусственные. В этом случае необходимо так расставить контрольные пункты, чтобы эти искусственные препятствия были всегда в поле зрения судьи-контролера.

На рисунке 1 изображен «качающийся мост». Размеры его указаны на рисунке. При изготовлении этого препятствия надо иметь в виду, что его въездная часть должна быть тяжелее и постоянно прижиматься к земле. Опора «качающегося моста» не должна быть шире доски.

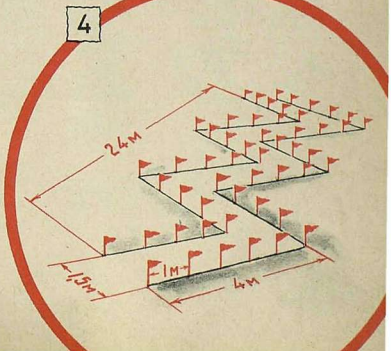
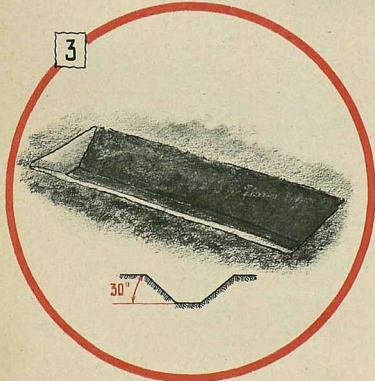
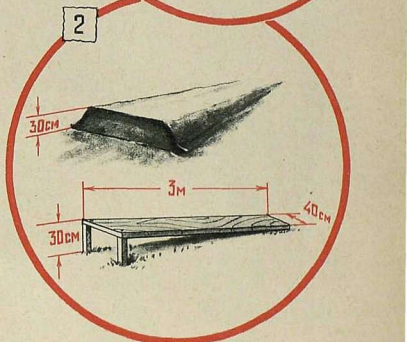
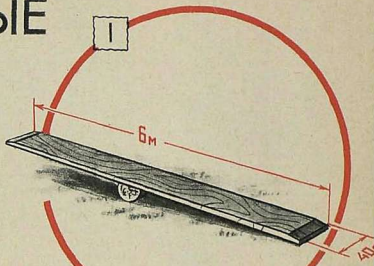
«Трамплин» (рис. 2) изготавливается из деревянного щита длиной 3 метра. В районах, где мало дерева, трамплин можно сделать насыпной или, еще прочее, вырыть канаву глубиной 0,3 м и шириной 1—1,5 м.

Если на трассе мотокросса нет оврагов, крутых подъемов и т. д., можно вырыть искусственный ров (рис. 3). Его откосы делаются под углом 30°, глубина — 1,25—1,40 м, ширина в нижней части около метра.

Интересным искусственным препятствием является узкий проезд с поворотами». Он состоит из двух рядов флажков высотой 1,2—1,5 м. Повороты делаются под прямым углом.

Таких искусственных препятствий на трассе может быть установлено несколько.

Вместе с тем надо помнить, что искусственные препятствия должны только дополнять естественные, а не заменять их. Составляя, в которых не будет естественных препятствий, нельзя назвать кроссом — в этом случае они превратятся в соревнования на мастерство вождения. Поэтому вопрос о количестве искусственных препятствий в каждом отдельном случае решается судейской коллегией.





НА КРОССОВОЙ ТРАССЕ

Главный судья организует всю работу судейской коллегии, проверяет готовность трассы, мест старта-финиша, наличие средств связи, медобслуживания и обеспечения безопасности для участников и зрителей.

Судья-информатор объявляет программу соревнования, состав участников, сообщает зрителям о ходе соревнования и предварительных результатах. Он располагается обычно вместе с судьей счетчиком кругов.

Начальник дистанции подбирает трассу соревнований, промеряет ее, расставляет своевременно судей на дистанции, средства связи, медобслуживания и оборудование, необходимое для проведения соревнований. Проверяет состояние трассы перед соревнованиями.

Контрольные пункты служат для наблюдения за прохождением гонщиками трассы. Обычно они устанавливаются в наиболее трудных участках или там, где гонщики могут «срезать» трассу. На КП, кроме судьи, обычно имеется связист. Около контрольного пункта необходимо установить хорошо видимый плакат.

Судья на контрольном пункте располагается так, чтобы видеть подходящих к КП участников, организует учет и следит за правильностью прохождения участниками района КП, устранивает помехи для движения. Иногда он указывает гонщикам направление движения.

Врач соревнования ведет врачебное наблюдение за участниками в процессе соревнования, оказывает необходимую медицинскую помощь. Кроме врача, на трассе желательно иметь санитарный пункт.

При выходе из бродов, песчаных участков устанавливаются флажки, указывающие гонщикам направление движения.

Пункт заправки обычно располагается недалеко от старта.

Судья при участниках проверяет состояние одежды гонщиков, обеспечивает порядок на месте стоянки машин, выводит участников на парад и ведет учет участвовавших в соревновании гонщиков. Он находится обычно на месте стоянки мотоциклов.

Председатель технической комиссии организует проверку технического состояния мотоциклов и решает вопрос о допуске их к соревнованиям.

ПОДГОТОВКА ДОРОЖНЫХ МОТОЦИКЛОВ К СОРЕВНОВАНИЯМ ПО КРОССУ

Мотоциклетный кросс — интересное и челленгное спортивное состязание. Чтобы добиться в нем успеха, нужны не только смелость, ловкость, сила. Очень важно еще и хорошо подготовить машины.

Поскольку участники первого и второго этапов спартакиады будут выступать, как правило, на обычных дорожных мотоциклах, к ним следует сделать некоторые простейшие усовершенствования. Это помогает гонщикам улучшить свои спортивные результаты.

Наиболее распространенными у нас являются мотоциклы марок К-125, ИЖ-49 и их позднейшие модификации. Поэтому мне прежде всего хочется дать несколько советов о необходимых переделках и усовершенствованиях, относящихся именно к этим мотоциклам.

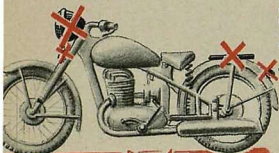


Рис 1

Как известно, у специально кроссовых машин нет фары, заднего фонаря, спидометра и багажника (рис. 1). Их надо снять перед соревнованиями и с обычного мотоцикла. Концы проводов после отсоединения обматываются изоляционной лентой и аккуратно подвязываются. Если почему-либо нет возможности снять фару целиком, то, во всяком случае, надо вместо стекла вставить круглую фанерку с номером гонщика.

При подготовке к соревнованиям следует обратить особое внимание на систему питания двигателя. Если в баке заметна на дне грязь, то его надо промыть, отстойник открутить и промыть; то же самое следует сделать и с поплавковой камерой. Для увеличения

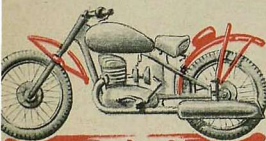


Рис 2

приемистости двигателя коническую иглу дроссельного золотника следует поднять вверх на одно или два деления. На карбюратор в месте прилегания к нему троса следует надеть резиновый колпачок или обернуть это место изоляционной лентой.

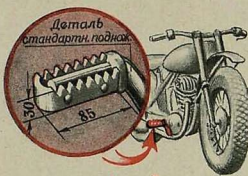


Рис 3

На новых необкатанных цепях не следует выезжать на соревнования, так как они вначале сильно вытягиваются и могут соскользнуть со звездочки. Цепи следует предварительно обкатать. При проверке натяжения цепи прогибание ее не должно превышать 12—15 мм. Старые цепи следует промыть в бензине и проварить в смеси солидола с графитом.

При подготовке нового мотоцикла к соревнованиям следует обкатать его

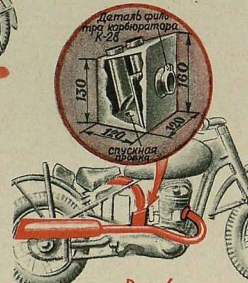


Рис 4

(до соревнований) согласно заводской инструкции. При недостаточной обкатке двигателя во время соревнований будет перегреваться, терять мощность.

Задний циток мотоцикла К-125 крепится при помощи находящейся на мотоцикле стойки, которая перемещается и устанавливается в положении, указанном на рис. 1. На мотоцикле ИЖ-49 стойку с хомутом заднего щита следует переместить вперед на 40 мм и к ней приделать ручку в виде дуги (рис. 2), чтобы облегчить вытаскивание застрявшего мотоцикла.

Передний циток на мотоцикле ИЖ-49 лучше снять и вместо него поставить циток с мотоцикла К-125. Он укрепляется на телескопической вилке немного выше, чем обычно, как показано на рис. 2. Для увеличения проходимости на этих мотоциклах следует снять откидные подставки для ног пассажира

вместе с пружинами. Подножки на К-125 следует подогнуть вверх, а резиновые валики укоротить на 20 мм. Для ИЖ-49 более удобны полностью металлические подножки (рис. 3). Для их изготовления валик подножки спиливается с боков и к нему приваривается (или приклеивается) изогнутая ручбчатая пластинка, которая не дает ноге соскользнуть при тряске во время езды.

Если есть возможность, на мотоцикле К-125 устанавливают руль с

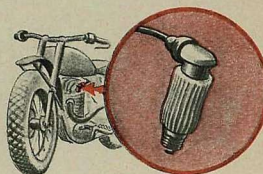


Рис 5

ИЖ-49. Он более широк, обеспечивает лучшую посадку гонщика.

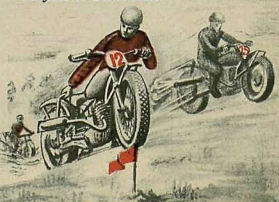
Для лучшей проходимости мотоциклом ИЖ-49 бродов следует обычные выпускные трубы заменить на верхние (рис. 4). Поскольку согнуть выхлопные трубы довольно трудно, их обычно разрезают в 2—3 местах и сваривают под некоторым углом.

Немало неопытных гонщиков сходит с трассы из-за попадания воды в карбюратор. Во избежание этого гонщик изготовляет для мотоциклов ИЖ-49 и ИЖ-350 специальное предохранительное приспособление в виде металлической коробки из жести и двух резиновых трубок (рис. 4). На мотоцикле К-125 достаточно надеть на всасывающее отверстие карбюратора толстого шланга и отвести его вверх.

Чтобы предохранить систему зажигания от попадания воды, щель между крышкой зажигания и корпусом следует густо замазать краской, шпаклевкой или шпаксом. Протекла высокого напряжения в местах соедения нужно плотно обмотать изоляционной лентой. Для того чтобы вода не попадала на свечу, гонщики надевают на нее кусок резиновой трубки (рис. 5).

И. ЗОТОВ,
мастер спорта.

Рисунки Г. Воздвижского.





ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ НАРВУ

В январе 1944 года начался разгром немско-фашистских войск под Ленинградом. Под мощными ударами Советской Армии противник откатывался назад. Неожиданно наступила оттепель. Дороги стали труднопроходимыми.

На одном из участков стрелковые подразделения, с хода форсировав реку Нарву, захватили на ее противоположном берегу небольшой плацдарм. Чтобы удержать его, нужно было переправить через реку артиллерию. Эта задача и была поставлена перед одной из батарей полка, в котором служил Гривцов.

Переправляться нужно было немедленно, так как противник каждую минуту мог перейти в контратаку. Но сделать это было нелегко. Лед, подтаявший во время оттепели, пробитый во многих местах снарядами и минами, мог не выдержать тяжести тягачей с орудиями. Обычно в таких случаях производят инженерную разведку переправы, специально оборудуют спуск на лед и выезжают на берег. Но сейчас времени на это не оставалось — на том берегу бойцы ждали артиллеристов.

Чтобы не утопить в реке орудия, командир решил сначала пустить через реку один тягач. Пройдет — значит можно переправлять и артиллерийские поезда, не пройдет — придется искать переправу в другом месте. С тревогой следили бойцы, как осторожно съехала на лед тяжелая машина и двинулась вперед по затрещавшему льду. В открытой настежь кабине находился рядовой Гривцов.

— Орудие надо буксировать на длинном тросе, — доложил он, благополучно вернувшись после пробного рейса.

Прицепив орудие, Гривцов снова повел свой тягач по льду. Гитлеровцы заметили переправлявшегося артиллериста и открыли огонь. Но не взирая на это, вслед за Гривцовым один за другим съезжали на непрочную ледяную дорожку остальные водители.

Появившись на противоположном берегу, артиллерия огнем прямой наводки поддержала пехоту.

Плацдарм был удержан.

ПОДВИГ ВОДИТЕЛЯ

В одном из залов Артиллерийского исторического музея в Ленинграде внимание многочисленных посетителей обычно привлекает фотография молодого воина.

Короткая подпись гласит, что это шофер Александр Гривцов. Тут же, под стеклом, лежит его орден и Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении ему посмертно звания Героя Советского Союза.

За какие же подвиги был удостоен столь высокого звания Александр Гривцов?

ДЕРЗОСТЬ

В ходе боя одно наше орудие и две автомашины оказались на «свинцовой» территории. Противник держал район их расположения под усиленным обстрелом, поэтому никто не мог даже близко подойти к оставленной технике. Вывозку машины у орудия решили было отложить до наступления темноты.

«Спасать технику нужно не ночью, а сейчас, когда противник меньше всего ожидает этого», — таково было мнение Гривцова. И он вылезал лично выполнять эту задачу.

Командир батареи выделил в помощь Гривцову водителя Богданова и распределил между ними обязанности.

Как было заранее условлено, наши ар-

тиллеристы и минометчики открыли огонь по огненным точкам противника, а отважные водители поплыли к намеченной цели. Осмотрев машины и убедившись в их исправности, они уже стали прогревать моторы. Но тут противник обнаружил смельчаков. Не обращая внимания на интенсивный огонь, на смертельную опасность, Гривцов подвел машину к орудью, с помощью Богданова взял его на крюк и рванулся к своим. Вслед за ним вывел свою машину и Богданов. Так, буквально из-под носа противника, ценная и нужная боевая техника была доставлена в расположение наших подразделений.

В этой операции Гривцов был ранен, но остался в строю.



Рисунки Р. Кобозова.

НА ПОМОЩЬ ТОВАРИЦАМ

Стремительно наступая, советские войска часто глубокими клиньями врелись в боевые порядки противника. Но однажды случилось так, что артиллерийское подразделение капитана Пасторова, находившееся на острине клина, оказалось отрезанным от своих войск. Все пути подхода и подъезда к этому подразделению контролировались засевшими на деревьях вражескими автоматчиками. Бойцы капитана Пасторова стойко удерживали занятый ими важный тактический рубеж, но остро нуждались в продуктах питания и боеприпасах.

Командир вызвал к себе водителя Гривцова и приказал проসкочить на автомашине к передовому подразделению. Тут же был указан наиболее безопасный и легче проходимый маршрут. В помощь Гривцову командир назначил всего лишь одного солдата.

Когда машина подошла к опасной зоне, бойцы боевого охранения советовой Гривцову вернуться.

— Не могу, — ответил он, — там ждут.

На большой скорости мчалась машина по лесным дорогам и просекам. Время от времени шелкали по кабине пули — это были вражеские автоматчики.

Первый рейс прошел благополучно. Возвратившись, Гривцов с грузом боеприпасов снова пустился в путь той же дорогой. Пуля вражеского снайпера пробила грудь водителя, когда до места расположения своих оставалось совсем недалеко.

— Ничего, дотянем, — с трудом произнес Гривцов, зажав рану рукой, и повел машину дальше.

Герой Советского Союза Александр Гривцов родился в деревне Леш-Плота Курской области. Там учился, вступил в комсомол. Вместе с тысячами юношей и девушек уехал из родного села на новостройки Дальнего Востока. Перед войной он работал шофером Тимской автороты Курской области.

Ленинград.

И. ДЕРКАЧЕНКО.



О ВОПРОСАХ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

А. КОРИМЛИЦЫН,
начальник ГАИ Главного управления милиции МВД СССР,
делегат сессии

УСКОРИТЬ ВЫПУСК ЛИТЕРАТУРЫ И ПЛАКАТОВ

Содержание выпускаемой литературы, пособий и плакатов по автомобилям во многом отстает от происходящих изменений в заводских конструкторских. По этой причине преподавателям автошкол и курсов приходится пользоваться при изучении, например, автомобилей ГАЗ-51, ЗИЛ-150 плакатами, изданными еще в 1953 году.

До сих пор не выпускает плакат об устройстве и работе карбюратора К-82. Пора организовать выпуск наглядных пособий по автомобилю «Волга».

В нашем городе нельзя приобрести учебник шофера 3-го класса издания 1957 года. Этого учебника не оказалось даже в магазинах «книга-почтой», куда мы обратились не раз.

Следует ускорить выпуск литературы и пособий по устройству новейших конструкций автомобилей, по правилам уличного движения и издать их большим тиражом.

И. ГУСЕВ,
техник-инструктор Мичуринского
автомотоклуба.

ВНИМАНИЕ ДАЛЬНЕРЕЙСОВИКАМ

Многим шоферам приходится совершать дальние междугородные рейсы. В таких поездках водители находятся иногда по несколько суток, переживая немалые народнохозяйственные убытки.

К сожалению, местные и дорожные органы не всегда проявляют должное внимание к водителям — дальнереисовикам. На дорогах и даже на автострадах бензозаправочные станции работают неукротливо. И нередко бывает так, что водитель, подъехав к заправочной станции с «опозданием» на полчаса, вынужден ожидать до утра, пока станция вновь будет открыта.

Во то же время гаражей и даже стоянок для автомобилей так нет, и водители вынуждены даже в зимнее время ночевать под открытым небом, так как они не могут оставить перевозимый груз без охраны.

Н. ШЕШМЕНЕВ,
г. Молодечно.

НУЖНЫ ШИТКИ И КОЗЫРЬКИ

За последние годы отечественная промышленность освоила выпуск различных моделей мотоциклов. Они красивы и достаточно надежны в эксплуатации. Но на мотоциклах очень неудобно ездить во время дождей, по грязным дорогам.

Учитывая это, заводы могли бы выпускать мотоциклы с козырьками, защитными щитами и грудь водителя от ветра и брызг. Материалом для этого может служить оптическое стекло или целлулоид. Плохо то, что на мотоциклах нет сплошных подножек и щитков, защищающих ноги водителя. Многие владельцы и сотрудники ГАИ, которым постоянно приходится ездить на мотоциклах, вынуждены делать их сами.

Жалеть, что над этим задумались и работники мотоциклетных заводов.

В. КОРЕШКОВ,
Ленинград.

Недавно в Женеве состоялась очередная, IX сессия рабочей группы по предупреждению несчастных случаев на дорогах при Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. В работе сессии приняли участие делегации 19 стран Западной Европы и представители 7 международных организаций (профессионал, железнодорожник, туристическая, Красного Креста и др.). Делегация СССР была представлена туристическим Госавтоинспекции СССР и ОРУДА г. Москвы.

Повестка дня включала 11 вопросов, обсуждение которых показало, что во многих странах проблема безопасности движения транспортных средств и пешеходов далеко еще не решена. Статистика свидетельствует о росте числа несчастных случаев на дорогах, пестрит высокими цифрами убитых и раненых в результате автомобильных аварий.

Какие из рассмотренных на сессии вопросов имеют особенно важное практическое значение для конкретных условий нашей страны? Единогласно было решено рекомендовать всем европейским странам ввести единообразие в разметке дорог (краской, цветом) асфальта, металлических знаков и другими материалами). При этом имеется в виду единообразие не только в технике нанесения этих линий безопасности, но и в толковании их водителями. Например, решено, что если осевая линия проезжей части шоссе (дальше) нанесена пунктиром, можно пересекать ее для разворота в обратном направлении или заезжать за нее при обгоне. Если же эта линия сплошная, пересекать ее и заезжать за нее не разрешается.

На основе исследований, проведенных на автострадах и автомагистральных многих стран, разработаны рекомендации различиям различных линий безопасности для всех возможных вариантов организации движения на определенном перекрестке или участке дороги. В этом вопросе встретились и серьезные трудности. Так, на автострадах Федеративной Республики Германии применяются металлические знаки, значение которых приравнивается в одном случае к сплошной линии, а в другом и пунктирной — все зависит лишь от того, какое расстояние между ними.

Не менее важным является вопрос о диапазоне действия того или иного вида запрещения (обгона, остановки, стоянки, максимальной скорости и др.). Обозначение зоны действия ограничения цифрой (1, 2, 3 км) на самом знаке, естественно, не дает большого удобства водителям, так как существуют различные километры и метров или метров он проехал после запрещающего знака. Нужен отбойный знак, указывающий, где кончается это запрещение. И такой знак утвержден сессией. Он представляет собой диск, на белом фоне которого нанесены перпендикулярная черной диагональ полосой знак той запрещения, которое отменяется. Установка на дорогах знака «Конец определенного ограничения» облегчит работу водителя и будет способствовать повышению безопасности движения на дорогах.

На сессии были рассмотрены вопросы о предупредительных сигнальных знаках и огнях, устанавливаемых перед охраняемыми и неохраняемыми переездами и об устройстве автоматических полуслабоумов, которые, как показали испытания в ряде стран, рекомендовали себя с положительной стороны.

Все это должно заинтересовать Министерство путей сообщения СССР, поскольку применение таких знаков, огней и слабоумов будет способствовать, наряду с повышением безопасности движения, большой экономии средств на содержание створовой охраны переездов.

Приняты рекомендации и о регламентации обгона тяжелых грузовых автомобилей, буксируемых прицепами, или движущихся в колоннах. Предусмотрено ограничение максимальных скоростей движения тяжелых грузовиков с прицепами, с тем чтобы между такими машинами или их группой оставался просвет, в который мог бы вписаться обгоняющий автомобиль. Последний должен иметь какой-то определенный запас скорости, позволяющий на срочном маневре участвовать в закончить обгон, не превышая в то же время той предельной скорости, которая установлена для данного типа автомобиля и участка дороги. В целях обеспечения безопасности при обгоне рекомендовано внести в правила или законы движения указания водителям обгоняемого транспорта не мешать обгоняющему транспорту и показывать рукой или сигналом, что путь для обгона свободен.

Принят и ряд других полезных рекомендаций: о цвете отражателей света на правой и левой обочине дороги, о сигнализации автомобилей, пользующихся приоритетом проезда, и т. д.

После оживленных дискуссий были отклонены предложения некоторых делегаций, стремившихся возвести в степень международных рекомендаций то, что проводится в их стране. Это касается, в частности, установления минимальных скоростей движения на дорогах, применения приборов, сигнализирующих о намерении водителя начать обгон, и введения ряда указательных дорожно-сигнальных знаков.

После того как сессия закончила свою работу, советской делегации была предоставлена возможность подробно ознакомиться с организацией и регулированием движения в Женеве, Лозанне, на некоторых автомагистральных Швейцарии, а также в Вене.

В швейцарских городах для регулирования уличного движения применяются не только индивидуальные для каждого перекрестка светофоры-автоматы. В Вене же, как правило, регулирует движение полисмен с помощью пронзительных своеобразных жестов, умных улыбок и улыбок. В Женеве же применяются светофоры, один из них это красное, грациозно, причем обычно оказывают помощь в переходе улиц детям, престарелым лицам и, особенно, слепым.

Высокой похвалы удостоился и подземный переход для пешеходов, построенный у здания театра Венской оперы и балет. Здесь имеются удобные эскалаторы, подземные магазины. Все это привлекает пешеходов, и они охотно пользуются этим переходом, что положительно сказывается на безопасности движения.

Ознакомление с зарубежным опытом организации движения оказалось для нас полезным. Оно, несомненно, позволит еще более эффективно вести борьбу с аварийностью на автомобильном транспорте.

Почему НЕ БЫЛО РЕКОРДА?



— Внимание! Лорент принял старт!..

Провода полевых телефонов разнесли эту команду по десятикилометровой трассе, заставляя всех, кто присутствовал при проведении заездов на рекорды, вновь напряженно вглядываться в желтую спелую даль. Будет рекорд или нет? Вначале об этом говорили спокойно, уверенно, как о давно решенном деле, потом тревога стала возрастать при каждом старте. Рекорда не было. И вот снова стартует один из лучших гощиков страны.

Вдалеке показалось небольшое облако пыли, донесся дружный звук выхлопа. В бинокль видно, как низкий автомобиль пересек стартовый луч. Сработали приборы, на столе судейской коллегии застучали автоматические контрольные часы. Вот автомобиль снова пересек луч, и автоматические часы отпечатали на бумажной ленте время, показанное при проходе одного километра с хода.

Сделав необходимые подсчеты, главный судья соревнований Г. Черкасский сообщает:

— Скорость двести четырнадцать и девять десятых...

За несколько дней ожидания все успели выучить на память таблицу международных рекордов, 214,9 километра в час — это выше мирового рекорда. Но это и не рекорд — для того чтобы его завоевать, надо достичь скорость 215,2 километра в час, т. е. на один процент превысить существующее достижение. Ну что ж, заслуженному мастеру спорта Э. Лоренту предстоит еще пройти дистанцию в обратном направлении. Тогда будет высчитана средняя скорость. И снова слышится голос судьи:

— Приготовились!..

Пожалуй, ни на одних состязаниях все так не ждали, чтобы гощик «выжал» из машины дополнительно хотя бы лишней километр, хотя бы несколько десятых километра в час.

Но все было напрасно.

Рекорд так и не был поставлен ни в этот, ни в последующие дни ни Лорентом, ни другими гощиками.

В чем же дело? Как могло случиться, что лучшие спортсмены страны, чьи достижения намного превышают официальные мировые рекорды, не сумели добиться успеха?

Нелегко ответить на этот вопрос. История проведенных в апреле заездов на установление рекордов по автоспорту длинна и печальна.

Все началось с беспорочного утверждения о том, что советским гощикам необходима трасса для рекордных заездов. Продолжать заезды на обычных шоссежных дорогах не только неудобно, но и опасно. Надо было найти естественный автотрассодом. И он был найден в Туркмени, неподалеку от города Кум-Даг. Еще в прошлом году авторитетная экспедиция в составе судей всесоюзной категории Ю. Гофмана, Г. Черкасского и заслуженного мастера спорта Э. Лорента нашла в

пустыне подходящий такыр — ровный гладкий участок. Казалось, что лучшего и ничего было жалеть — места возмужного (длина такыра превышала двадцать километров, ширина — около десяти километров), грунт плотный (проверили опытным путем: разогнали ГАЗ-69 и резко затормозили — следов не осталось), неподалеку город нефтяников Кум-Даг, где есть мастерские, транспорт, жилье.

На начало апреля были назначены заезды. Организацией состязаний занимался отдел автоспорта Комитета по физкультуре и спорту при Совете Министров СССР и Центральный автомоторуль ДОСААФ. Собирались долго, но не организовано. Достаточно сказать, что смета состязаний была утверждена лишь за несколько дней до начала заездов. В результате вместо того, чтобы с начала апреля начать десятидневные сборы, все гощики собрались на трассе лишь к 18 апреля — дню открытия состязаний.

Но тут выяснилось, что пропал вагон с машинами, горючим, оборудованием для трассы, отравленный руководителями ЦАМК, кстати сказать, тоже с большим опозданием. Только после принятия энергичных мер вагон был разыскан и прибыл к месту назначения. Ко всему этому надо добавить, что перед самими соревнованиями прошли дожди, трасса испортилась, ее пришлось заново размыть. А кольца для заездов на большие дистанции так и не было разбито. В последний момент оказалось, что для подготовки кольцевой трассы необходимо провести большие земляные работы. Это сразу поставило в затруднительное положение спортсменов ЦСК МО, которые предполагали выступать на длинных дистанциях.

Было решено начать заезды без тренировочных сборов.

И вот тут-то случилось самое неожиданное. Трасса оказалась вовсе не столь «твердой», как бетон, и гладкой, как стекло. Верхний пересохший слой почвы трескался, крошился, создавая большое сопротивление качению. Пришлось срочно менять коробки передач. Но и это не помогло. Только тогда впервые вспомнили о том, что организаторы соревнований не посоветовались с геологами, не сделали анализа почвы — вся проверка трассы проводилась «на глазок».

Но дело и не только в трассе, хотя сейчас на нее хотят завалить главную вину за исход состязаний. Почти все автомобили, за исключением, пожалуй, машины Э. Лорента, были плохо подготовлены. Ведь, чего греха таить, ни автомобиль мастера спорта Т. Подкутова (ДОСААФ), ни даже знаменитая «Звезда-6», представленная НАМИ, не сумели пройти даже километровой дистанции. А ведь они были основными претендентами на побитие рекордов.

И если по-настоящему разобраться в истории подготовки заездов на рекорды, то станет ясным, что главная причина неудач заключается не в трассе и даже не в плохой организации подготовки. Все это — следствие равнодушия к развитию автомобильного спорта, укореившегося в организациях, которые призваны им руководить.

«без хозяина и дом сирота», — гласит старая русская поговорка. В положении сирот оказались и наши рекордсмены. Почти каждый из них работает на свой страх и риск, в автомоторульбах от них отмахиваются. До сих пор нет единого центра, который руководил бы заездами на рекорды. Ждем видения и инициативы, организации по различным областям и ведомствам. Ни отдел автоспорта Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР, ни отдел автотрассодготовки ЦК ДОСААФ СССР не считают себя полностью ответственными за судьбу автоспорта в нашей стране.

Таким же холодом равнодушия к автоспорту веет и от наших автомобильных заводов. Ни один из них не представлял на заезды ни одного рекордно-гоночного автомобиля. Не представлял потому, что таких машин не строят, хотя разговоры об этом ведутся не первый год. Вначале об этом говорили в бывшем Министерстве автомобильной промышленности, теперь то же самое делается в совнархозах.

Энтузиасты-спортсмены по-прежнему готовят свои автомобили в кустарных условиях, не имея никакой производственной базы. И если даже на таких машинах советские гощики сумели в свое время добиться неплохих результатов, то есть все основания ожидать, что при соответствующей поддержке они сумеют завоевать новые победы.

Обо всем этом особенно важно помнить сейчас, когда советские гощики вышли на мировую арену. IV съезд ДОСААФ обязал преодолеть отставание автомобильного и мотоциклетного спорта. Выполнить в кратчайший срок это решение съезда — дело чести всех комитетов и автомоторульбов нашего патристического Общества.

В. Разин
(наш спец. корр.)

Кум-Даг,
Туркменская ССР.

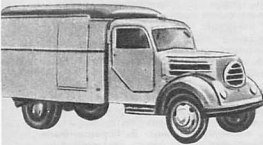
Сделано в странах



1

На состоявшейся весной этого года традиционной Лейпцигской ярмарке в ГДР было показано множество различных моделей автомобилей, мотоциклов, моторолеров и мопедов, выпускаемых в различных странах. Универсальная по своему характеру — в Лейпциге демонстрировались самые разнообразные товары, — ярмарка тем не менее мало в чем уступала по количеству автомобильных и мотоциклетных моделей специализированному международному выставкам.

Объясняется это тем, что в странах народной демократии, вступивших на путь социалистического развития, из года в год все более нарастаются темпы развития автомобильной и мотоциклетной промышленности, появляются все более новые и совершенные модели, расширяется типаж машин, необходимых для удовлетворения растущих потребностей народного хозяйства и населения. Неуклонное улучше-



2

Г Д Р

Народные предприятия в Эйзенахе, Циттау, Цинкау, Вердау, Зуле, Людвигсфельде и Цшолау перевыполнили план 1957 года на 6 проц. В настоящее время выпускаются три модели единственного в мире серийного автомобиля P-70 с пластмассовым кузовом, пять моделей комфортабельного автомобиля «Вартбург», четырехтонные грузовики S-4000, двухтонные грузовики «Робур-Гарант» в нескольких модификациях — с бензиновым и дизельным двигателями, маленькие грузовики «Барнакс», а также целый ряд специализированных автомобилей, выпускаемых на базе стандартных. Среди мотоциклов хорошо себя зарекомендовали модели MZ-175, MZ-ES-250, MZ-125/2, выпускаемые народным предприятием в Цшолау, и модели народного предприятия в Зуле — «Симсон-спорт» и «SR-2». В 1958 году эти машины выпускаются с целым рядом конструктивных и технологических усовершенствований.



Комфортабельный легковой автомобиль «Вартбург» с кузовом типа «туристский лимузин», в котором предусмотрено многое для того, чтобы сделать путешествие в автомобиле особенно приятным: выдвинутая крыша, задняя дверь, дополнительные проемы для окон, удобно раскладывающиеся для ночлега сиденья и пр. На автомобиле устанавливается трехцилиндровый двухтактный бензиновый двигатель (800 см³), развивающий мощность 37 л. с. при 4000 об/мин; может быть также установлен двигатель с таким же рабочим объемом цилиндров (800 см³), но форсированный до мощности 50 л. с. при 4200 об/мин. Автомобиль «Вартбург-спорт» с двухместным кузовом и двигателем 50 л. с. развивает скорость до 140 км/час.



3

На снимках:
1. Легковой автомобиль P-70 (купе) с двухцилиндровым двухтактным бензиновым двигателем, имеющим рабочий объем цилиндров 690 см³, и трехступенчатой коробкой передач. Двигатель развивает мощность 23 л. с. при 3000 об/мин. Общей вес автомобиля — 870 кг. Максимальная скорость — 100 км/час.

2. С января 1958 года на народном предприятии «Робур» в Циттау начался серийный выпуск двухтонного грузовика «Гарант-2», снабженного дизелем с автоматически регулируемым воздушным охлаждением. Одновременно продолжается выпуск модернизированного грузовика «Гарант-300» с бензиновым двигателем (3000 см³), развивающим мощность 80 л. с. при 2800 об/мин. На грузовиках устанавливаются новые четырехступенчатые коробки передач и значительно модернизированное рулевое управление.

3. В новой модели мотоцикла «Симсон-спорт» (1958) имеется раздельное сиденье и выхлопная труба с развитым глушителем. Модернизация одноцилиндрового четырехтактного двигателя (рабочий объем 247 см³) обусловлена основными изменениями: опрыскивателем рычагов в системе привода подвесных клапанов. Двигатель развивает мощность 14 л. с. при 6300 об/мин. Некоторые изменения произведены в ходовой части и в креплении топливного бака. Коробка передач — четырехступенчатая. Вес машины — 150 кг. Максимальная скорость — 110 км/час.

4. Новый четырехтонный грузовик S-4000, выпускаемый народным предприятием «Заксеринг» в Цинкау, имеет четырехцилиндровый дизель с рабочим объемом 8024 см³. Двигатель развивает мощность 90 л. с. при 2300 об/мин. Кроме увеличенной мощности двигателя, модель 1958 года отличается увеличенной базой (на 300 мм), улучшенным рулевым управлением и пр.

БОЛГАРИЯ

Недавно в окрестностях города Лове болгарские мотоциклисты проводили однодневные соревнования. В классе мотоциклов до 250 см³ победителем вышел М. Милладинов, прошедший сложную дистанцию без единого штрафного очка; он выступал на болгарском мотоцикле «Виташа».

Сейчас выпущена уже первая партия этих машин. Производство их освоил машиностроительный завод в городе Лове. Правда, пока мотоциклов еще делают на одном из предприятий в Софии, но скоро в Лове будет налажено их производство.

Первенце болгарского мотоцикlostроения, получивший свое название по имени популярной в Болгарии группы Ви-таша, — дорожная машина с рабочим объемом цилиндра 245 см³. Двухтактный двигатель мотоцикла развивает мощность 12 л. с. при 4800 об/мин. Длина мотоцикла 2105 мм, высота 1306 мм, вес 150 кг. При средней скорости 50—60 км/час расход горючего на 100 км пути 3,3 литра. Вместимость бензобака 13 литров. На шоссе «Виташа» развивает скорость до 110 км/час.

На снимке — болгарский мотоцикл «Виташа».



4

народной демократии

ние благосостояния трудящихся и условий жизни, общий рост экономики в этих странах и непрерывно развивающиеся экономические связи и социалистическая взаимопомощь — все это создает весьма благоприятные предпосылки для увеличения количества и повышения качества выпускаемой здесь автомобильной и мотоциклетной продукции.

Среди демонстрировавшихся на Лейпцигской ярмарке автомобилей, мотоциклов, мотороллеров и мопедов, выпускаемых в ГДР, Чехословакии, Венгрии и Польше, многие уже известны читателям «за рулем». Поэтому ниже приводятся фотографии и краткие характеристики преимущественно тех моделей 1958 года, сведения о которых еще не публиковались в нашем журнале.

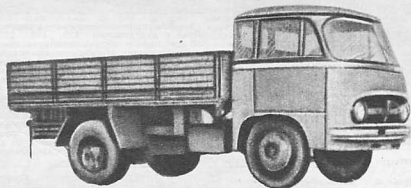
ПОЛЬША

На Лейпцигской ярмарке Польская Народная Республика была представлена лишь легковым автомобилем «Варшава» и грузовиками «Стар», тип 25. Это, однако, лишь в очень малой степени характеризует ту большую работу в области создания новых машин, которая развернулась в стране в связи с утверждением в прошлом году 15-летним планом развития отечественной автомобильной промышленности. Наряду с выпускаемыми сейчас легковыми автомобилями «Варшава» и «Сирена» (в различных модификациях), а также грузовиками «Стар» конструкторы создали целый ряд новых автомобилей, мотоциклов и мотороллеров, выпуск которых должен начаться уже в этом году, либо в ближайшие годы.

На снимках:



Демонстрировалась на Лейпцигской ярмарке модель автомобиля «Варшава» с кузовом типа «шканка».



Этот заново созданный грузовик «Стар-20» должен в ближайшее время прийти на смену грузовику «Стар-25». На машине устанавливается карбюраторный двигатель мощностью 125 л. с. либо дизель мощностью 110 л. с. Грузоподъемность — от 4 до 5 тонн. Наряду с этим разрабатывается конструкция

8-тонного грузовика с дизелем мощностью 150 л. с., который будет устанавливаться также на автобусы, самосвалы, тягачи и т. д. В 1959 году должно быть выпущено 700 восьмитонных грузовиков, тип А-80. На базе показанного на снимке грузовика «Стар-20» в текущем году начнется выпуск новых автобусов «Сани».

Модернизированный легковой автомобиль «Сирена». Выпускается на автозаводе в Зeranи.

Мотоцикл «Юнан» с рабочим объемом цилиндров двигателя 350 см³ является моделью 1958 года. В этом году будет выпущена первая тысяча этих мотоциклов.

ВЕНГРИЯ

Наряду с широко известными автобусами типа «Инарус» и мотоциклами «Паннония» автомобильный завод «Мотор» в Будапеште выпускает целую семью грузовиков «Чепель», а мотоциклетный завод «Паннония» несколько моделей мотоциклов и очень удобный мотороллер «Панни». Кроме того, выпускается несколько моделей мотоциклов «Дануши» (125 см³), мотоцикл с копийкой «Дуна» и др. Несмотря на трудности, возникшие после ноябрьских событий 1956 года, венгерские конструкторы и технологи сумели создать целый ряд новых моделей автомобильной и мотоциклов (а также мотороллеров и двух мопедов), которые пользовались неизменным успехом у посетителей Лейпцигской ярмарки. Весьма характерно и то, что почти все новые модели 1958 года уже выпускаются серийно на обих обычных предприятий.

На снимках:

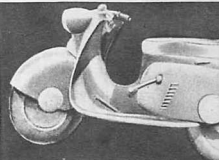
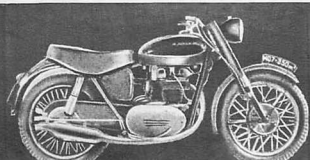


Совсем новую обличию радиатора и внешний вид имеет венгерский 4,5-тонный грузовик «Чепель», модель Д-450. На нем устанавливается четырехцилиндровый форкамерный дизель мощностью 90 л. с. (при 2300 об/мин). На базе этого грузовика выпускается также новый седельный тягач, модель N-420, буксирующий 6-тонный полуприцеп.



Вместо известных автобусов «Инарус-35» завод «Мотор» освоил производство новых моделей автобусов «Инарус-620» и «Инарус-630» с шестичилиндровыми четырехтактными дизелями мощностью 150 л. с. (рабочий объем цилиндров 7983 см³). Показанный здесь «Инарус», модель 620, является автобусом городского типа. Он имеет от 38 до 44 мест для сиденья; максимальная скорость — 85 км/час. Автобусы «Инарус», модель 630, предназначены для междугородного сообщения.

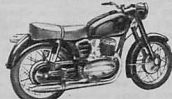
На базе агрегатов мотоцикла «Юнан» в 1958 году будет также выпущена тысяча мотороллеров «Оса».



Сделано в странах народной демократии



Это выпускаемый будапештским заводом «Паннония» мопед «Берва» с двухступенчатой коробкой передач и двигателем мощностью 1,8 л. с. На Лейпцигской ярмарке состоялась «преьера» этого мопеда — до тех пор он нигде не выставлялся.



Мотоцикл «Паннония де Люкс», модель 1958 года, имеет одоцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом 247 см³ и четырехступенчатую коробку передач. Двигатель развивает мощность 12 л. с. при 4600 об/мин. Вес мотоцикла — 143 кг. Максимальная скорость — 100 км/час.



Мотороллер «Панни» является одним из самых маленьких мотороллеров в мире. Его одоцилиндровый двухтактный карбюраторный двигатель имеет рабочий объем 48 см³ и развивает мощность 1,8 л. с. при 500 об/мин. Мотороллер имеет двухступенчатую коробку передач и стартер с ручным рычагом. Вес машины — 58 кг. Максимальная скорость — 45 км/час. Расход топлива — 2,3 литра на 100 км пробега.



2. Автобус «Шкода», модель 706RT

3. Грузовой автомобиль «Шкода» 706RT является основной моделью, на базе которой выпускаются различные другие модели с двигателями 135 л. с. при 1750 об/мин и 170 л. с. при 1900 об/мин. Четырехтактный шестицилиндровый дизель мощностью 170 л. с. (рабочий объем цилиндров 11,75 л) устанавливается на основной модели, а также на автобусе 706RT. Грузоподъемность автомобиля 706RT составляет 9300 кг (при собственном весе 5900 кг), причем дополнительно может буксироваться прицеп общим весом 8000 кг.

4. Основная модель тяжелого грузовика «Татра-138а» имеет двигатель почти такого же литража (11,75 л), но другой конструкции, это всемирноизвестный V-образный четырехтактный дизель-мотор с воздушным охлаждением, развивающий мощность 180 л. с. при 2000 об/мин, а с применением наддува — 220 л. с. при тех же оборотах. Классическая схема автомобилей «Татра» с центральной рычажной рамой и независимой подвеской колес придает машине повышенную проходимость. Грузоподъемность автомобиля составляет 12 тонн (включая на крюке — 10,2 тонны). Кроме того, выпускаются 10-тонные грузовики «Тат-

ЧЕХОСЛОВАКИЯ

В прошлом году автомобильная промышленность Чехословакии выпустила грузовиков почти вдвое больше, чем в 1950 году, а легковых автомобилей — на 30 проц. больше. Рост производства мотоциклов составил лишь за один 1957 год 26 проц. На текущий год запланировано увеличение выпуска легковых автомобилей на 25 проц., грузовиков — на 14 проц., а мотороллеров — в 8 раз. Известно, что чехословацкие автомобили «Татра» и «Шкода» пользуются большим спросом в разных странах, а мотоциклы «Ява» заслуженно считаются лучшими в мире, о чем свидетельствует хотя бы тот факт, что Чехословакия занимает первое место в мировом экспорте мотоциклов.

Заводы Шкода выпускают в настоящее время три модели малолитражных авто-

на с двигателями:

1. На базе известного легкового автомобиля «Шкода-440» («Спартак») в 1958 году выпускается также и «Шкода-445», отличающийся более мощным двигателем (рабочий объем цилиндров 1200 см³), который обеспечивает лучшую разгонную динамику и максимальную скорость 125 км/час. Почти такой же двигатель устанавливается на новой модели «Шкода-1201» (45 л. с. при 4200 об/мин), которая претерпела в 1958 году целый ряд конструктивных изменений; в частности, она имеет новые задний и передний мосты, что улучшает ее ходовые качества.



мобилей, несколько модификаций автомобиля «Шкода-1250» (с двигателем 1221 см³), целый ряд моделей грузовиков, тип 806 и 906 (грузоподъемностью 8—9,5 тонны) и тип 706 (грузоподъемностью от 5 до 9,3 тонны), а также автобусы на базе автомобиля 706-PT. Вместе с семейством грузовиков «Прага» (тип V35) и несколькими моделями тяжелых дизельных грузовиков «Татра» все это дает широкую гамму типов грузовых автомобилей для удовлетворения самых разнообразных нужд народного хозяйства. Новая модель легкового автомобиля «Татра-603» отличается быстродвижением (170 км/час) и экономичностью (12,5 л/100 км). Впервые она была экспонирована на Лейпцигской ярмарке.

ра-117, 7-тонные грузовики «Татра-137» и мощный тягач «Татра-141» с двенадцатицилиндровым дизелем мощностью 185 л. с. при 2000 об/мин. Третьим буксирует автомобиль общим весом 100 тонн.



5. Всемирно известные мотоциклы «Ява» с двигателями 125, 175, 250 и 350 см³ имеют общую ходовую часть, на всех моделях имеются четырехступенчатые коробки передач с автоматическим выключением сцепления при переключениях и общим рычагом управления, а также кик-стартер. Машины выпуска 1958 года имеют новый глушитель, существенно уменьшающий шум выхлопа. Здесь показан мотоцикл «Ява-300» с двухцилиндровым двухтактным карбюраторным двигателем (рабочий объем 344 см³), развивающим мощность 18 л. с. Вес машины — 142 кг, максимальная скорость — 120 км/час.

6. На Лейпцигской ярмарке впервые демонстрировался новый мопед «Стадион». Он имеет одоцилиндровый двигатель «Ява» с рабочим объемом цилиндра 49,8 см³, развивающий мощность 1,6 л. с. при 500 об/мин, а также двухступенчатую коробку передач. Максимальная скорость мопеда — 45 км/час. Вес его — 33 кг.

С таким же двигателем, но с трехступенчатой коробкой передач, кик-стартером и жестким задним сиденьем мопед также выпускается маленьким мотоциклом «Ява-50».



СЛОВОЙ ДВИГАТЕЛЬ „ВЯТКА“

Двигатель и силовая передача мотороллера «Вятка» объединены в один блок — силовой агрегат. Он размещен на рычаге задней подвески под седлом водителя (рис. 1). Силовой агрегат закрыт защитным кожухом, предохраняющим его от пыли и грязи. Доступ к нему имеется с правой стороны.

На мотороллере «Вятка» установлен двухтактный одноцилиндровый двигатель с рабочим объемом 148 см³ (диаметр цилиндра — 57 мм, ход поршня — 58 мм). Его мощность — 4,5 л. с. при 4500 об/мин. Он имеет криоциклоншутный механизм, газораспределение, системы питания, зажигания, смазки и охлаждения.

Кривошип и шатунный механизм и шатун включает в себя цилиндр с головной, поршень, поршневые кольца, палец, шатун и коленчатый вал.

Цилиндр расположен горизонтально, головной вперед. Он изготовлен из специального чугуна, головка его — алюминевая. Цилиндр и головка крепятся к картеру тремя шпильками, с наружной стороны имеют оребрение.

Поршень изготовлен из алюминиевого сплава. Он снабжен отражателем, служащим для направления потока горючей смеси. Шатун — двутаврового сечения, в верхней его головке установлена бронзовая втулка, а в нижней — одноцилиндровый подшипник с разъемной крышкой.

Составной коленчатый вал разбираться только при капитальном ремонте двигателя. Его правая и левая коренные шейки вращаются в шарнирных подшипниках с наружной стороны которых находятся сальники.

Система питания и в. а. построена по обычной мотоциклетной схеме. Сливом из бензобака поступает через бензонасос в отстойник. Он смонтирован вместе с топливным фильтром и бензонасосом, который имеет три положения: «открыто» — 0, «закрыто» — 3, «резерв» — Р. На отстойника топливная смесь попадает в поплавковую камеру карбюратора К-55. Для очистки воздуха служит сетчатый воздушный фильтр, а для уменьшения шума всасывания — глушитель.

Бензонасос, карбюратор и воздушный фильтр расположены в отдельном отсеке корпуса. Доступ к нему открывается при откидывании крышки, размещенной на передней стойке.

Охлаждение и двигателя — воздушное принудительное. Обдув цилиндра осуществляется воздушным потоком, который направляется под кожух 1 (рис. 2), закрывающийся цилиндром и кожухом 2 специальными вентиляторами, установленным на маховине генератора.

Газораспределение и двигателя — криоцикло-камерное с возвратно-петлевой двухструйной продувкой. За и г а и е — от генератора переменного тока (подробное описание системы электрооборудования мотороллера «Вятка» будет дано в одном из ближайших номеров журнала «За рулем»).

Крутящий момент двигателя передается через силовую передачу на заднее колесо мотороллера. «Вятка» не имеет характерных для всех мотоциклов и мотороллеров цепной или карданной задней передачи. Это в значительной степени повышает надежность силовой передачи и упрощает ее обслуживание.

С и л о в а я п е р е д а ч а мотороллера «Вятка» состоит из сцепления, коробки передач и пускового механизма.

Сцепление монтируется на левой коренной шейке коленчатого вала. Оно имеет три ведущих стальных диска (18), связанных с валом через подвижный барабан, и три ведомых диска, связанных с ведущей шестерней (17) моторной передачи. Диски сцепления работают в масляном тумане и находятся под действием шести цилиндрических пружин.

Шестеренчатая передача от сцепления к коробе передач состоит из пары косозубых цилиндрических шестерен с передаточным числом 0,645. Диск сцепления (17), связан с дисками сцепления, другая, ведомая, с блоком шестерен (8) коробки передач через пружинный амортизатор, установленный между венцом и фланцем шестерни. Благодаря этому амортизатору при резком трогании мотороллера с места или резком включении сцепления зубья пружинятся от поломки.

Трехступенчатая коробка передач имеет ведущий и ведомый валы и шесть шестерен. Ведущий вал жестко закреплен картером двигателя. На нем установлен блок шестерен (8) с четырьмя шестернями (первой, второй, третьей и моторной) в пусковом механизме. Взаимное с ними находится шестерня первой (15), второй (14) и третьей (13) передач ведомого вала.

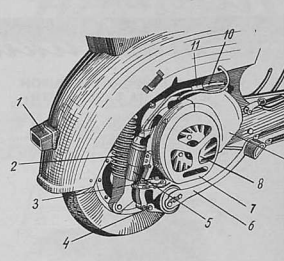


Рис. 2. Размещение силового агрегата. 1 — задний фонарь мотороллера; 2 — задний амортизатор; 3 — механизм переключения передач; 4 — проба масла масляного отверстия; 5 — катушка зажигания; 6 — рычаг пускового механизма; 7 — крышка вентилятора охлаждения; 8 — крыльчатка вентилятора; 9 — кожух охлаждения цилиндра; 10 — провод высокого напряжения; 11 — сопротивление СЗ-01, поглощающее радиопомехи и телевизионные помехи, возникающие при работе системы зажигания.

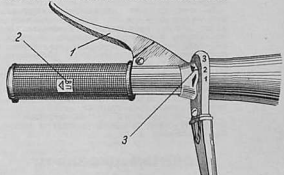


Рис. 3. Левая рукоятка руля: 1 — рычаг сцепления; 2 — указатель переключения передач; 3 — рукоятка включенной передачи.

Ведомый вал, являющийся одновременно осью заднего колеса, вращается в трех подшипниках: двух шарнирных (№ 204), расположенных со стороны крепления ступицы заднего колеса, и одном подшипнике скольжения, установленном в дермале (10) храловника. Та или иная передача включается крестовиной, передающейся в лазах ведомого вала и шестерен. При нейтральном положении крестовины находится между шестернями второй и первой передач. Управление переключением передач — ручное, поворотом левой рукоятки руля. На рукоятке имеется указатель, диска которого устанавливается против цифры, показывающей, какая включена передача (рис. 3).

Специальный сальник (рис. 2) предотвращает вытекание масла из коробки передач через ступицу.

Пуск двигателя осуществляется с помощью пускового механизма. При нажатии на педаль рычага повертывается коренчатый вал шарнирных лазах которого установлен храловник (8). Выходя при повороте из зацепления с дермалетом (10), храловник под действием пружин перемещается в продольных лазах корпуса. Затем он входит в зацепление с торцовыми зубьями шестерни первой передачи (15), в результате чего начинает вращаться. Шестерня первой передачи в свою очередь находится в постоянном зацеплении с блоком шестерен (8). Отсюда вращение передается через моторную передачу и сцепление к заднему колесу мотороллера. После того как прекращается нажатие на педаль пускового рычага, она под действием пружин возвращается в первоначальное положение.

Инженер-конструктор В. БЕЛЯКОВ.

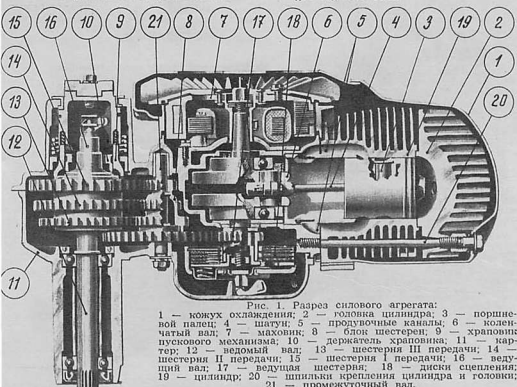


Рис. 1. Разрез силового агрегата: 1 — кожух охлаждения; 2 — головка цилиндра; 3 — поршневой палец; 4 — шатун; 5 — продувочные каналы; 6 — коленчатый вал; 7 — маховик; 8 — блок шестерен; 9 — храловник пускового механизма; 10 — дермалет храловника; 11 — картер; 12 — ведомый вал; 13 — шестерня III передачи; 14 — шестерня II передачи; 15 — шестерня I передачи; 16 — вал; 17 — ведущая шестерня; 18 — диски сцепления; 19 — цилиндр; 20 — шпильки крепления цилиндра и головки; 21 — промежуточный вал.

ФУРГОН НА БАЗЕ «ВОЛГА»

К концу 1958 года на Горьковском автомобильном заводе должна быть выпущена первая серия грузо-пассажирских фургонов «Волга», предназначенных для перевозки двух пассажиров и груза весом до 500 кг.



Фургон будет трехдверный, с двумя передними боковыми дверями и одной двухстворчатой задней дверью, которая, в отличие от ряда горизонтальных фургонов, имеет разъем в горизонтальной плоскости. Это очень удобно в эксплуатации, так как открытый нижний борт двери упирается в пол кузова, а не в пол фургона и позволяет перевозить более длинные грузы.

Грузовой отсек отделен от кабины водителя сетчатой перегородкой, усиленной непосредственно над спинкой сиденья.

В конструкции автомобиля «Волга» при переломе его на фургон произведены лишь небольшие изменения. В частности, изменена подвеска, которая пересчитана на повышенную грузоподъемность и приобрела большую жесткость. С целью более удобного размещения запасного колеса изменены габариты и конфигурация топливного бака, который смещен в сторону, запасное колесо помещается в специальном коухе внизу под кузовом.

Емкость грузового отсека фургона — 2,4 м³. Грузоподъемная высота внутри кузова — 645 мм.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЗИЛ-157

Начиная со второго полугодия 1958 года с конвейера Московского автомобильного завода начнут сходить новые трехосные автомобили повышенной проходимости — ЗИЛ-157, с конструкцией которых, по данным опытного образца, читателя «3а рулем» были ознакомлены еще в 1956 году (№ 7 за 1956 год). По сравнению с опытным образцом автомобиля, поставленный на производство, имеет незначительные конструктивные изменения. Существенной переделкой подверглась лишь система регулировки давления в шинах. Вместо подвода воздуха к шлямонам через ступицу колеса к воздушным воздухопроводам применена внутренняя подачка шни. Головка пневматического распределителя внутри ступицы, к которой воздух подводится от воздушных ресиверов по внутренним трубопроводам. Воздух в ресивер накачивается компрессором.

Управление системой регулировки давления воздуха в шинах осуществляется из кабины водителя. В зависимости от изменения профиля пути или характера преодолеваемого участка местности водитель снижает давление в шинах с 3 до 0,5 атмосферы, повышая, таким образом, величину поверхности касания колеса автомобиля с дорогой, т. е. уменьшая его устояное давление на грунт.

Благодаря этому значительно повышается проходимость автомобиля.

ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-13

На Горьковском автомобильном заводе создано несколько экспериментальных образцов нового легкового автомобиля ГАЗ-13 «Чайка», который в дальнейшем, после соответствующей доработки, будет поставлен на производство вместо выпускаемого сейчас автомобиля ГАЗ-12.

Автомобиль представляет собой комфортабельный семиместный лимузин с четырьмя дверями и несильно выгнутыми вперед крыльями, передние обрешы которых выступают в виде козырьков над утолщенными в них фарами. Панорамическое ветровое стекло, массивная обшивка радиатора и позднефазиков вместе с развитым передним бампером и двумя клямками придают кузову красивый современный вид, а удачно выбранная форма задних крыльев, боковых накладок и молдингов подчеркивают динамичность обобщен очертаний кузова. Несущим элементом является рама, на которой монтируются все основные агрегаты автомобиля и кузова.

На автомобиле устанавливается восьмицилиндровый V-образный карбюраторный двигатель с рабочим объемом цилиндров 4,8 л (степень сжатия 8,5:1). Двигатель имеет верхнеклапанную

систему газораспределения, литой коленчатый вал и отличается широким применением легкого сплава. Все это определило его весьма благоприятные весовые параметры: вместе с гидротрансформатором и автоматической коробкой передач двигатель весит 304 кг, т. е. всего на 13 кг больше, чем его предшественник ГАЗ-12. Между тем мощность нового двигателя почти вдвое превышает мощность двигателя ГАЗ-12, а максимальный крутящий момент получается при более благоприятном режиме оборотов. Двигатель ГАЗ-13 развивает мощность 180 л. с. при 4600 об/мин, наибольший крутящий момент двигателя — 36 кг при 2300 об/мин.

В автомобиле предусмотрена центральная смазка основных шарниров переднего моста, что радикально упрощает уход за автомобилем и предохраняет шарниры от чрезмерного износа. Габаритные размеры автомобиля ГАЗ-13: длина — 5510 мм, ширина — 2000 мм, высота (без нагрузки) 1630 мм. База автомобиля — 3200 мм. Сухой вес автомобиля — 1900 кг, полный вес — 2460 кг. Экспериментальный образец автомобиля ГАЗ-13 «Чайка» развивает максимальную скорость 160 км/час.

«МОСКВИЧ» МОДЕЛИ 1958 ГОДА

В начале мая текущего года с конвейера Московского завода малолитражных автомобилей начнут сходить автомобили «Москвич», модель 407, с верхнеклапаным двигателями мощностью 45 л. с., задним мостом измененной конструкции и некоторыми изменениями во внешнем виде кузова.

Конструкция нового двигателя описана в нашем журнале (№ 11 за 1957 год), а в заднем мосту, который в основном, замены двухрядного шарнирного подшипника двумя более надежными коническими роликовыми подшипни-

ками замены передаточного числа главной передачи (4,71) и установки нового картера заднего моста. Представление об изменениях во внешнем виде кузова можно получить из публикуемой здесь фотографии.



«МОСКВИЧ-430»

На Московском заводе малолитражных автомобилей начат выпуск грузо-пассажирского автомобиля «Москвич-407» с трехдверным кузовом типа фургон. Автомобиль предназначен для перевозки двух пассажиров и 250 кг груза. В отсеке от автомобиля «Москвич-423» с универсальным кузовом (см. «3а рулем» № 7 за 1957 год) в кузове модели «Москвич-430» имеется внутренний перегородка, отделяющая пассажирский отсек от грузового, для доступа в который предусмотрена центральная задняя дверь. Премы окон в грузовом отсеке закрыты не стеклом, а тонким металлическим листом.

На автомобиле «Москвич-430» устанавливается новый верхнеклапаный двигатель «Москвич-407» мощностью 45 л. с.



АВТОМОБИЛЬ 93-М

На одном из заводов Московского городского совнархоза созданы опытный образец нового специального автомобиля, предназначенного для сбора и перевозки мусора в условиях больших городов.

Мусоровоз спроектирован на базе грузового автомобиля ГАЗ-51 и имеет самовыважный кузов оригинальной конструкции с двухступенчатым гидравлическим приводом. Внутри кузова имеется специальное приспособление, также с гидравлическим приводом, которое служит для влиять принудительное прессование за грузаемого в автомобиль мусора, что значительно увеличивает емкость кузова и следовательно повышает коэффициент использования тоннажа автомобиля.

Опытный образец успешно прошел эксплуатационные испытания; автомобиль принят к производству в 1958 году.

На Московском автомобильном заводе имени Димитрова сдан на экспериментальную образец автомобиля грузоподъемностью 4 тонны, который предполагается, после ряда дорожных испытаний и конструктивной доработки, поставить на производство в течение 6-й пятилетки.



Автомобиль, получивший пока условно индекс ЗИЛ-130, имеет широкую трехместную кабину с панорамическим ветровым стеклом, значительно улучшающим обзорность; крылья, капот и облицовка радиатора нового автомобиля отличаются оригинальными и приятными для глаза формами, обеспечивающими лучшую обтекаемость. Ряд существенных изменений внесли также в конструкцию шасси и грузовой платформы.

На автомобиле предполагается установить новый 6-цилиндровый восьмицилиндровый двигатель с верхней устано-

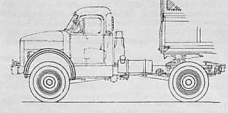
мой распределением и водяным охлаждением. Рабочий объем цилиндров двигателя 5,5 литра. Он будет развивать мощность 135—140 л. с. и иметь крутящий момент 38 кг. Стенки сжатия 6,5 : 1. В двигателе применены «экзотные» стילים со вставками из индотуполиурового чугуна, трехслойные вкладыши в подшипниках коленчатого вала, водостой подпоры, сасывающая трубка и другие конструктивные усовершенствования. Сцепление одноступенчатое, с гасителем крутильных колебаний; пятиступенчатая коробка передач (пятая передача прямая) имеет синхронизацию двух передач; карданный вал — двоякий, с шлицевыми подшипниками; привод тормозов гидравлический, с двухступенчатой тормозной камерой; центральные тормоза — барабанного типа.

Перемены подвески нового автомобиля имеет амортизаторы телескопического типа, рессоры выдвинены длиннее, чем на автомобиле ЗИЛ-150, что обеспечит большую мягкость. Задний мост — такой же, как на автомобиле ЗИЛ-150, но значительно усилен. В системе рулевого управления предусмотрен гидросилитель.

Автомобиль типа ЗИЛ-130 намечено выпускать в нескольких модификациях. Кроме стандартной машины с тормозным приводом на 6,4-тонный прицеп, будут созданы самосвалы для сельскохозяйственных (3,5 тонны) и строительных (4,5 тонны) работ, седельный тягач для буксирной прицепа грузоподъемностью 10,3 тонны, длиннобазные грузовики с тремя разными колесными базами и пр.

СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ ГАЗ-63Д

Горьковский автомобильный завод приступил к выпуску нового седельного тягача ГАЗ-63Д, предназначенного для буксирования полуприцепов-самосвалов грузоподъемностью до 4 тонн по всем видам дорог.



Тягач создан на базе известного горьковского грузовика высокой проходимости — ГАЗ-63, но в отличие от последнего оборудован седельно-опорным устрой-

ством, гидравлическим усилителем тормозов, действующих одновременно на левый и правый прицеп, а также соединительной головкой гидравлического привода тормозов тягача и полуприцепа. Гидравлический усилитель тормозов ослабляет необходимое давление ноги на педаль тормоза.

Кроме того, на тягаче имеется коробка отбора мощности, от которой через специальный карданный вал передается усилие на редуктор, расположенный непосредственно на седельно-опорном устройстве. От редуктора через пару шестерен осуществляется привод на определяющий механизм полуприцепа. Седельно-опорное устройство значительно облегчено (сравнительно с седельно-опорным устройством, устанавливавшимся ранее на тягачах ГАЗ-511, оно весит на 70 кг меньше). Рама тягача ГАЗ-63Д на 745 мм короче рамы автомобиля ГАЗ-63. Ваза осталась без изменений.

НОВЫЙ МОТОЦИКЛ К-750

Ижевский мотоциклетный завод с февраля 1957 года выпускает мотоцикл М-72. В 1958 году завод освоит в серийном производстве новый мотоцикл К-750, оригинальным образом отличающийся конструкцией и техническими параметрами от выпускаемой модели.



У нового мотоцикла все узлы единой части будут иметь усовершенствованную конструкцию. Ручные переключатели колес на пружинно-гидравлических амортизаторах двухстороннего действия обеспечат мотоциклисту высокую плавность хода и достаточную комфортабельность на любых дорогах.

На мотоцикле устанавливается модернизированный двигатель М-72 с измененными системами газораспределения, охлаждения и вентиляции, имеющий большую мощность и более высокую экономичность. Мощность двигателя увеличилась с 22 до 26 л. с. при 4700 об/мин. Степень сжатия 5,8 у двигателя М-72 теперь сжатия равна 5,5, а максимальная мощность достигается при 4500 об/мин.

Кузов облегченной прицепной колески будет крепиться на раме колесника на резиновых втулках. Наличие колески имеет решающее значение с унифицированным гидравлическим амортизатором.

За счет улучшения конструкции мотоцикла надежность и долговечность всех узлов его силовой части повысилась в 2—3 раза по сравнению с мотоциклом М-72, а также значительно уменьшилась его средняя скорость, особенно на плохих дорогах.

Так, средняя скорость на асфальте возросла по сравнению с мотоциклом М-72 с 48 до 60 км/час, а на плохих дорогах с 28 до 55 км/час. Максимальная скорость также возросла — 100 км/час.

Следует упомянуть также уменьшение тормозного пути мотоцикла К-750 (7 метров со скорости 30 км/час) по сравнению с мотоциклом М-72 (11 метров при той же скорости), наличие стоп-сигнала, автоматического регулирования опережения зажигания, значительное сокращение точек смазки (11 вместо 21 у мотоцикла М-72).

М. ПОЗДНЯКОВ,
главный конструктор
Ижевского мотоциклетного завода.

ШИНЫ НА КАПРОНОВОМ КОРДЕ

В Научно-исследовательском институте шинной промышленности изготовлены экспериментальные шины для грузовых автомобилей, в которых корд изготовлен не из вискозного волокна, а из капрона.

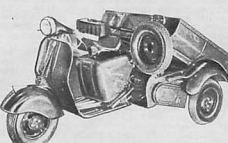
В связи с этим все шины заметно снижаются, а срок ее службы увеличивается на плохих дорогах в 2 раза, на гравийных и асфальтовых — на 30 процентов.

Новые шины будут отличаться повышенной стойкостью на асфальтовых нагрузках, хотя размер их не будет увеличен и число слоев корда остается без изменения. Для уменьшения расхода шины будут иметь другой рисунок протектора.

ГРУЗОВЫЙ МОТОРОЛЛЕР

На базе дорожного мотороллера создан мотороллер-самосвал. Он имеет трехколесную ходовую часть, на которой смонтирована подвесная металлическая платформа с задним откидным бортом. На мотороллере можно перевозить груз до 200 кг.

Мотороллер-самосвал так же, как и дорожный, имеет двухтактный двигатель с воздушным принудительным охлаждением мощностью 4,5 л. с. при 5000 об/мин и трехступенчатую коробку передач. С грузом 200 кг мотороллер-самосвал может развигать скорость до 45 км/час.



МОПЕД МВ-45

Недавно конструкторы Львовского велозавода разработали новую конструкцию мопеда, модель МВ-45. Этот сверхлегкий мотоцикл (вес 30 кг) с педальным приводом имеет закрытый кожухом двигателя Д-4.

Ваза мопеда — 1130 мм; размер колес — 26; диаметр дорожного просвета — 180 мм; емкость бензобака — 1,8 литра. Он может развивать скорость до 40—45 км/час и выдерживает на 100 километров 1,5 литра горючего.

А. САПАРОВ
ДОРОГА ЖИЗНИ

Ладонский эпизод вошла в историю Великой Отечественной войны как одна из ее героических страниц. Почти семнадцать месяцев делала блокада Ленинграда. И все же в течение огромного города и его главных защитников осуществлялось лишь по одной транспортной коммуникации — через Ладожское озеро. На южном берегу стояли дальноволновые немецкие батареи, на северном — кожаничалими минерологов. Остаток свободы оставался лишь узкая полоска. Через нее-то и поступало в Ленинград все необходимое для продолжения борьбы — продовольствие, медикаменты, техника.

Захвату Ленинграда гитлеровцы придавали чрезвычайное большое значение. Обладание городом, носившим имя великого Ленина, должно было явиться свидетельством непоправимого морального поражения советского народа, советского общественного строя.

По замыслу немецкого генерального штаба Ленинград должен был пасть в исходе третьей недели войны. Наступающие фронтальные атаки вражеских войск были остановлены благодаря мужеству защитников города. Несмотря на пытки добиться капитуляции Ленинграда путем блокады тонке оказались сорванными. Ленинградцы проявили несокрушимую стойкость и мужество. В течение войны сделали все, что только было в их силах, чтобы в труднейших условиях 1941-1942 гг. наладить регулярное снабжение осажденных.

Недавно вышла из печати документальная повесть, рассказывающая о том, как работала легендарная Ладога. Автор повести, непосредственный участник описываемых событий, сумел создать на основе богатого фактического материала значительное произведение о мужестве ладонских советских людей. В книге экономно и вместе с тем достаточно выразительно рассказано о военной и политической обстановке того времени, героическая работа труженников Ладоги показана в наиболее ярком свете. Повесть блокового Ленинграда. При этом автор не прибегает к пространным описаниям. Для этого им взяты в качестве эпиграфа и названия глав короткие, но полные высокого эмоционального напряжения выдержки из дневника ленинградской шоколадницы.

Хронологически повесть охватывает два летних (навигационных) и два зимних (ледовых) периода. Спех бесперебойной работы «дороги жизни» обеспечивался усилиями людей многих специальностей — дозорников, морников, грузчиков, рвантиков, связистов, медиков, водолазов, трактористов. Но больше всего автор рассказывает о работе водителей. Читатель узнает много интересных подробностей, как, например, как вальс перелая ледяная трасса, о движении шоферов-миногеросинов, об организации службы на трассе, об огромном масштабе работ на трассе говорит, например, тот факт, что в течение одной зимы через озеро было проложено шестьдесят дорог («ниток»), по которым непрерывным потоком шли грузы.

А. Сапаров, Дорога жизни, Ленинград, 1957 г., стр. 304.

Глубокое впечатление оставляет описание переправы через Ладогу тяжелых танков «КВ». Чтобы исключить опасность провала машин под лед, танкисты шли от берега до берега с большой скоростью и без единой остановки в пути. Работа шоферов на трассе была сопряжена с большой опасностью. Вражескими постоянно охотились вражеские самолеты. Немецкие артиллеристы, отгично вышедшие один из участков дороги, открывали огонь по каждому движению машин перед третиной или половиныю. Но, пожалуй, страшнее обомеком и обстрелов были настоящие морозы, занося и северные ветры. Когда разыгрывался знаменитый ладонский «северник», заставляли на ходу двигателями автомобилей, изменялись светлые участки льда водители и многие из них навсегда застыли в замесенных снегом кабинках машин. А сколько трагедий произошло вблизи берегов! 11 апреля в полных и трещинах утонуло семь машин, 12-го — девять, 13-го — семнадцать. Эти страшные цифры, взятые из дневников, не нуждаются в комментариях.

Перед читателем прохидит целая галерея ладонских шоферов. Автор пишет: «Мы видим этих водителей в поступках, делах, в борьбе с трудностями и целеустремленном движении вперед. И мы невольно представляем себе, как складывается обобщенный образ военного шофера, бесстрашного рыцаря ледовой Ладоги, человека, которому светит на всю жизнь своего дела — Максима Твердохлеба, Кошомба Оспанова, Александра Кондрина автор проследил, как протоплеявший всей книги. С другим читателем встречается лишь один — два раза. Но каждый из них чем-то дополняет, обогащает образ. Это дневники о советских военных шоферах, беззаветно служивших Родине.

Очень ценно ценно, что в авторском послесловии даны краткие сведения о дальнейшей судьбе всех основных действующих лиц повести. Глубие верши в повести — это предание о жизни, например, что А. Кондрин, ветеран Ладоги, работал шофером двадцатипятилетнего срока, а затем в качестве водителя вместе с другими строителями по собственному желанию уехал на остров Ангары. М. Твердохлеб, возвратившись из Ангар, построил и руководил курс механизаторов и стал работать по этой специальности.

В заключение в области достоверного материала. Автор сам пишет, что в ней нет вымысла, только факты — ладонские, строгие, протонольно точные. Но ведь у нас есть дневники, которые не отчет, не протокол. Думается, что автор должен был проявить больше строгости в отборе фактов, оставив лишь наиболее яркие. Но и они требовали большего творческого раскрытия и обобщения. Отдельные страницы повести оставляют впечатление отрывочности, фрагментарности, что грешат перечислениями подчас мало связанных между собой событий, что не позволяет читателю составить о них больше звать о людях, об их чувствах, мыслях.

И все же, несмотря на излишнюю хронологичность повести о героях Ладоги, честно исполнивших свой воинский долг, будет с интересом прочитана каждым советским человеком, особенно молодежью.

Б. КУЗНЕЦОВ.

Самый большой в мире подводный туннель приспособлен для автомобильного движения, открыт в Японии. Он соединит самый крупный из островов Японии — остр. Хоккайдо с остр. Хонсю. Длина туннеля, связывающего два крупных порта, равна 3461 м.

В Германской Демократической Республике в связи с намечающимися производством автомобилей «Трабант» (см. «За рубежом» № 1958) осуществлено объединение двух народных предприятий — автомобильного завода АВЛ и автомобильного завода «Заксенринг»; объединение имеет целью значительно ускорение сроков подготовки и организации производства, а также увеличение выпуска продукции. В соответствии с этим. Силовой агрегат «Трабант» будет выпускаться на производственных площадках предприятия «Заксенринг».

Готова достойную встречу съезду Социалистической единой партии Германии, коллектив народного предприятия «Автомобильный завод Цинкунг» вынужден с февраля этого года по десять автомобилей типа P-70 сверх месячных планов.

Прессия автомобильного завода «Мадда Волесла» (Хельсинки) сообщила, что в конце марта с конвейера завода сошел 50.000-й легковой автомобиль модели «Волесла». Это означает, что заводная оконпиртуется в 60 стран мира.

Заводы фирмы «Хейнцель» в Штуттарте (ФРГ) объявили о прекращении выпуска микролитражных автомобилей и передаче патента на их производство и всего оборудования чехословацкой фирме «Дондлак Инжиниринг Компани». С начала производства на завод в Штуттарте было выпущено 6.000 микролитражных автомобилей. В настоящее время завод переоборудован для производства военных самолетов.

Величайший в мире арочный мост для автомобильного транспорта сооружается в Чехословакии над озером, которое обмелевало чехословацкой фирме крупная электростанция «Орлик» на реке Ялтве. Длина арки этого моста превышает 100 м. Мост имеет сложную конструкцию, в том числе мост над Наварою, соединяющий США и Канаду.

В Бразилии организуется выпуск автомобилей-дезеходов по английской лицензии. Выпуск автомобилей планируется первоначально в объеме 5.000 в год.

Более трех лет длится сооружение самой голонозруководимой автодорожки по всем мире. Она соединит столицу Непала город Катманду с территорией внутренних Индий. Трасса длиной всего 170 километров имеет 100 крутых поворотов. Из них около трехсот поворотов находится на высоте более 3.000 метров. До постройки трассы сообщение на этой территории было возможно только с помощью самолетов и вертолетов.

В связи с тем, что торговля наркотиками приобретает в США угрожающие размеры, верхний суд США вынужден был издать специальное постановление, в силу которого чужеземцы лишены право задерживать и конфисковать любой автомобиль, водитель которого задержан в провинции наркотиковладельцев. Арест водителя может быть произведен без предъявления ордера.

В связи с 20-летием со дня смерти Мориса Равеля газеты опубликовали интересные факты из жизни этого выдающегося французского композитора, который, как оказывается, работал некоторое время шофером, а в 1916 году выиграл военный автомобиль, обслуживавший в войсках авиацию по имени ботин под Верденом.

Мэр города Нью-Йорк Вагнер обратился к директором крупнейших автомобильных концернов с открытым письмом, в котором призывает уменьшить длину и ширину машин конкурентов. Свою просьбу Вагнер мотивирует тем, что за последние десять лет в связи с увеличением количества автомобилей размеров автомобилей, вместимость крытых гаражей сократилась почти на 40 процентов.

По следам ладонских материалов

«НУЖНЫ ПРОТИВОТУМАННЫЕ ФАРЫ»

Под таким заголовком в № 1 нашего журнала за 1958 год в разделе «Читатели предлагают» была опубликована заметка водителя киевской автоколонны. В связи с этим редакция получила письмо инженера Научно-исследовательского института автотранспорта Г. Журкина, в котором говорится:

«В ответ на предложение водителя киевской автоколонны сообщаем, что НИИ автотранспорта в настоящее время ведет работы по созданию противотуманной фары. Желательно, чтобы

бы работники автохозяйств, а также водители, которым часто приходится эксплуатировать автомобили в тумане, сообщали свои пожелания и конкретные предложения по изготовлению названных фар. Просим характеризовать условия труда водителей при езде в тумане (дальность видимости, степень утомляемости, скорости автомобиля и т. п.), а также случаи аварий и ДТП с точки зрения тумана.

Материалы можно направлять по адресу: Москва, Е-23, Электроставская ул., д. 21, НИИ автотранспорта».

В прошлом году в журнале «За рулем» был опубликован перевод статьи из польского журнала «Мотор», в которой подробно описывался новый вид автомобильных гонок, называемых «дьявольские гонки», получающие распространение в Соединенных Штатах Америки.

Оназывается, и эти состязания на разбитых машинах отнюдь еще не являются самыми опасными состязаниями «западной культуры». За последнее время появился ряд еще более впечатляющих «новшеств», по сравнению с которыми «дьявольские гонки» выглядят как безобидное занятие миролюбивых англичан.

Что вы знаете, например, о таком «состязании», как... бокс на автомобилях, то есть поединки двух шоферов на специально подготовленной автомашине с неюничной целью «монаштуровать» противника или хотя бы вывезти его из строя? Интересно, не правда ли? Такой матч, например, был проведен недавно на трассе близ города Дэйтон (США) и собрал многочисленных зрителей. Как сообщила местная газета, «наутрикурия удар, решивший исход встречи, был нанесен со скоростью 100 миль в час».

Не менее увлекательны, особенно для зрителей, участвующих в тотализаторе — этом постоянном спутнике большинства спортивных состязаний в Америке, — испытания автомобилей, проводимые в штате Юта. Испытания эти состоят в следующем: один из автомобилей, развин безымянную скорость, вывезает на трассу представляющую собой нечто вроде трамплина и совершает прыжок, пролетая по воздуху несколько метров над препятствием на другой стороне, выполненной зеркально по отношению к первой. А в этот момент для лучшего эффекта через участок между рамками проносится другой автомобиль, в результате чего создается впечатление, что он вот-вот на полном ходу врежется в кувоз своего партнера по аттракциону.

Нетрудно понять, что ни о каком действительно серьезном техническом испытании с помощью подобных трюков не может быть и речи. «Испытываются» главным образом нервы зрителей, напряженные до крайности, и «волевые качества» шоферов, этих подлинных мандристов смерти, вербующих среди безработных шоферов.

Довольно популярными становятся и так называемые «автомобильные гонки с горчичным проталкиванием». Это «сенсационные» спортивные дельцы США изобрели еще «под впечатлением опыта Корейской войны», как сообщали один из американских журналов. А ныне, видимо, кое-кто считает современным вариантом старшей «горчичной» гонки впечатление. Задача шоферизма состоит в том, чтобы на полном ходу промчаться на автомашине сквозь высокую, обтянутую пламенем стену из бакевичных досок, которые облиты напалмом. «Безопасность» здесь прямо пропорциональна развиваемой автомашине скорости: чем быстрее он промчится сквозь стену, тем больше шансов на то, что он успеет взорваться без сгорички или вспыхнуть внутриная обшивки кувоза. Большая скорость необходима также для того, чтобы сбить пламя, если машина загорится.

По правилам «испытания», в кувозе автомобиля, преодолевающего «горчичную стену», должны быть открыты все стекла, в том числе и ветровое, дверцы должны быть захлопнуты, а с колата и

Автомобильные состязания в Буэнос-Айресе до тех пор, пока не проводится в штате Юта (США). «Менеджеры», зарабатывающие на этом, в соревнованиях, занимается, не участвующий.

радиатора снимаются все защитные крышки и чехлы. Иными словами, предусмотрено все для того, чтобы облегчить загорание автомобиля или взрыв бензинового бака.

Изображений «гуманности», правила разрешают, однако, водителю в момент преодоления препятствия выбрасываться из машины на капот и при этом ногами удерживать рулевое колесо, газовать с помощью выведенного двигателя и радиатора ручного дросселя. Это предусмотрено «на случай неудачи», т. е. взрыва или вспыхивания, с тем, чтобы водитель смог «очеркнуть» гонимую машину. Если учесть, однако, на такой скорости проводится все «испытание», то нетрудно понять, насколько сие «гуманно». Наоборот, психологически этот пункт правил лишь затрудняет задачу шофера, который должен выбрать между максимальной скоростью, дающей шансы на то, что он переживет, и минимальной, при которой можно надеяться, что он расшибится не на смерть, если придется «попасть» в стену.

Описывая автомобильные соревнования подобного рода, американский журналист Тенри Уолтон не без основания называет их участником «гуманитарии XX века». Действительно, каждая гонимая эпоха создает свой тип гонимых: рабовладельческой — рабов, феодальной — Мадриды — уроды, искусственно созданные компаниями на потеху толпе, в капиталистической Америке — доведенные до отчаяния безработные, выступающие в качестве «механизированных гладиаторов» перед многочисленными любителями острых ощущений.

Но если в древнем Риме бой гладиаторов свидетельствовал главным образом об упадке нрава рабовладельческого общества, то в современном Детройте описанные выше «испытания» являются далеко не только средством развлечения. Не говоря уже о рекламе продукции автомобильной фирмы, которая широко представлена на таких «соревнованиях», они фактически выполняют ту же функцию, что и гладиаторские бои: отвратительные криминальные романы и изобилующие влсиями усами кинофильмы из «западных» стран, а также «испытания» поколения убийц, зверских гангстеров и «суперменов», с которыми определенные круги в США сивают свои расчеты на подготовку новых империалистических провокаций. Ведь недаром один из крупнейших американских публицистов охарактеризовал в свое время спорт, как нечто «стратегическое оружие», с помощью которого «империалисты» создают большое массового психологического эффекта, как путем пресной элементарной пропаганды, так и тонкими-сучихи учений на военных полигонах.

В этом свете новые «особенности» американского автотранспортного «спорта» приобретают особую выразительность. Коммерческий интерес автомобильных концернов сочетается с задачей создания идеологического влияния на население, которое исподволь приучается ко всякого рода нравовым и психическим усадкам, оказываемым империалистскими новыми войнами.

Ю. КЛЕМАНОВ.

Под таким заголовком немецкий журнал «Автомобильные вестник» публикует, со ссылкой на американскую газету, сведения об импорте европейских малолетражных автомобилей в США. Число проданных в Америке европейских легковых автомобилей, сообщает журнал, достигло в 1957 году 200 000, т. е. стало вдвое больше, чем в 1956 году, и только в прошлом году импорт европейских автомобилей из Европы вином тому, что эта цифра не стала втрое или вчетверо больше.

Еще недавно американские автомобильные концерны, выпускающие все более и более мощные двигатели, сообщаясь, могли бы позволить попусту игнорировать постоянно растущий в стране спрос на маленькие европейские машины. Сейчас они интуитивно сами взяли в руби шов этих машин. «Дженерал Моторс», например, возит из Англии 1,5-литровый «Боксхолл», а из Германии «Опель-Рейора».

Концерн Форда возит в США со своих дочерних предпринятий в Европе автомобили «Англия» с двигателем мощностью 36 л. с., а также «Префект» и «Консул». Для продажи своих европейских моделей в США Форд содержит более 300 агентов.

И наконец концерн «Американ Моторс» возит выпускаемые специально по его заказу английские фирмой «Остин» автомобили «Метрополитэн» с 4,5-литровым «автомобильным» двигателем мощностью 53 л. с.

В заключение журнал пишет, что сейчас же наметилась повышенный спрос на малые машины, американские концерны еще могут ограничиться тем, как возмещать потери, вытекающие из импорта автомобилей за счет импорта нескольких типов из Европы. Но спрос этот неуклонно повышается, и в ближайшее время в конце концов встанет вопрос о целесообразности производства малолетражных автомобилей в США.

«МАТЕРИНСКИЕ НЕЖНОСТИ» ФОРДА

Как сообщает журнал «Дер Дойче Штрассенверфер», Форд произвел новую замену руководящего персонала на своем дочернем предприятии в Детройте — автомобильном заводе в г. Кельн (ФРГ). Вместо двух директоров-немцев руководителем предприятия назначен известный американский делец Анриус, осуществляющий одновременно контроль над другими предприятиями концерна Форда. Комментария этому событию, социал-демократическая печать ФРГ пишет, что это является «последним звеном в длинной цепи «материнских нежностей» Форда, которые подготовили полный крах «материнского» завода детройтскими благодетелями, и знаменуют собой типичный капиталистический грабеж с помощью биржевых трюков и нечестных финансовых махинаций».

ЭВОЛЮЦИЯ СТОИМОСТИ ПОКРЫШЕК

Интересные цифры публикуются в австрийском журнале «Автомобилспорт». Если в 1900 году стоимость камер и покрышек для легковой машины составляла всего автомобиль и менять резину приходилось через каждые 3 000 километров, то в настоящее время стоимость уже пробег резины — 20—30 тысяч километров и более. Первоначальная стоимость резины по отношению к общей стоимости автомобиля составляла 2—3 процента, более чем в пять раз, а общие расходы на резину, с учетом почти деградировавшего увеличения стоимости покрышек, уменьшения эксплуатационных расходов, составлял не более 5 процентов от затрат, которые были характерны для начала века.

100 МИЛЛИОНОВ АВТОМОБИЛЕЙ

Согласно информации, опубликованной журналом «Американ Автомобиль», общее количество легковых автомобилей в мире достигло в настоящее время в конце 1958 года цифру 78 миллионов 815 тысяч штук. Грузовых автомобилей и автобусов насчитывается уже свыше 10 миллионов. Таким образом, «всемирный автомобильный парк» уже перешагнул цифру в 100 миллионов.

№ 5 за 1957 год.

«Автомобильный бокс» в г. Дэйтон.

Спортивная комиссия ФИМ опубликовала разъяснение, что установленный комиссией ФИМ минимальный вес мотоцикла, допускаемого к соревнованиям (90 кг), относится также к мотоциклистам. Недостатки мотоциклистов команд неустраивают подкалываю в колесу балласта.

Из 825 участников, стартовавших недавно в одном из важнейших мотоциклетных соревнований, проводимых в Соединенных Штатах Америки — так называемом «Кроссе Большого медведя» в Калифорнии, пришли к финишу лишь 160 участников.

Гонки на Большой приз Буэнос-Айреса, состоявшиеся в феврале, на дистанции 282,42 км (80 кругов по 4,7 км) выиграл на автомобиле «Мазерати» чемпион мира Хуан Фанхио, развивший среднюю скорость 106,713 км/час. Это был своеобразный «реванш» за проигрыш на той же трассе Большого приза Аргентинскому англичанину гонщику Стрингину Муссо, который на этот раз был вынужден уже после второго круга отвести свой автомобиль «Купер-Климакс» в бок из-за мелких повреждений.

Первый этап розыгрыша первенства Европы по гонкам — 27-е международное «Ралли Монте-Карло» — привлекло более 300 команд участников, из которых к финишу пришли только 54. Соревнования проходили в необычных для этих мест климатических условиях — густом тумане и 10-градусном морозе. Соревнования проходили на очень плохих и скользких дорогах. Победителями ралли были признаны французы Ги Монрасе и Жан Ферре, прошедшие на автомобиле «Рено-Доблин» всю дистанцию с 1520 штрафными очками.

Спортивная комиссия ФИА вновь отклонила предложение королевского автомобильного клуба Великобритании об изменении предписания ФИА, согласно которому двигатели мотоциклов должны в время соревнований должны работать на авиационном бензине, а двигатели спортивных автомобилей — на стандартных сортах автомобильного бензина.

К гонщикам «экстра-класса» (так называемым «гонщикам-А»), которым разрешается участвовать только в международных автомобильных соревнованиях, относится в этом году Жан Бера и Морис Тринтинья (Франция), Тони Брукс (Чехия), Питер Коллина, Стингидо Мосе, Майк Гаутори и Льюис-Эванс (Англия), Берге Тринис (ФРГ), американцы Шелл и Хилл, бельгиец Гендебей, итальянец Муссо, а также чемпион мира аргентинец Хуан Фанхио — всего 26 человек.

После длительного разбора обстоятельств дела спортивная автомобильная комиссия Италии признала победителем прошедшего автомобильных гонки «Тарга Флориа», состоявшейся 24 ноября, гонщика Колонна, выступавшего на автомобиле «Фит-800», а не Пьетро Таруффи, как указывалось ранее.

Спортивная комиссия ФИМ, разобрав жалобу итальянского гонщика Либеро Либерати, признала его победителем состоявшихся в июле 1957 года гонки на Большой приз Веллинг, входивших в зачет мирового первенства по мотоциклетному спорту. Либеро Либерати была зачтена победа, так как он, не сумев завести на старте свою машину, пересел на машину своего товарища по команде.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНОВАДОВ, А. В. ДЕРОГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, А. В. КАРНЕЕВ, А. В. КАРИЯН, Ю. А. КЛИЕНЕРМАН (зам. главного редактора), В. Д. МАЙБОРДА, 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 5-52-24. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 8.1V.58 г. Вум. 60х92В 1,75 бум. л. — 3,5 уст. печ. л. 7,5 уч.-изд. л. +11 вкладка. Изд. к печ. 23.V.58 г. Г-42328 Тир. 100.000 экз. Цена номера 3 руб. Подп. к печ. 23.V.58 г. № 199.

З-я Типография Управления Военного издательства Министерства Обороны Союза ССР.

В конце августа в Кубийеве встретятся сильнейшие гонщики Российской Федерации, победители советских, чехословацких и республиканских соревнований.

Спортсмены, добившие лучших результатов в гонку, в состав команды РСФСР, который будет защищать честь республики на финальных соревнованиях Всесоюзной спартакиады по велосипедным видам спорта, эти соревнования примут участие команды пятнадцати союзных республик, а также городов Москвы и Ленинграда.

НОВЫЕ РЕКОРДЫ

Абсолютный мировой рекорд скорости на автомобиле со стартом с места (на дистанции 1 км), установленный в октябре 1937 года на автодроме в районе Франфурта-на-Майне немцем гонщиком Бернром Розенмером на машине «Ауто-Уно» (19 секунд, т. е. 184,7 км/час), побит недавно американцем Райсом, выступавшим на специально подготовленном рекордно-гонимом автомобиле «Крайслер». Восемьцилиндровый V-образный двигатель этого автомобиля развивает мощность в 106,8 лошадиных сил и развивает мощность (с наддувом от компрессора) более 600 л. с. Рекорд Райса — 11,9 секунды со старта с места Райс прошел за 18,1 секунды, что соответствует средней скорости 198,97 км/час.

Новые рекорды на длинных дистанциях в классе автомобилей с рабочим объемом цилиндров до 500 см³ установила команда фирмы «Фит» в составе Эдварда Зейделя, Заслоуэна и Фрэнклинсона на автомобиле Фитца, в стандартном автомобиле «Фит-Абарт» был произведен лишь небольшой импровизации: именно: установлен новый топливный бак емкостью 60 литров, а в двигатель поставлены специальные поршни и увеличен объем масляной ванны в нижнем картере. Мощность двигателя повысилась до 20 л. с.

Несмотря на неблагоприятную погоду были установлены пять следующих рекордов: средняя скорость 108,9 км/час; пятидневная — со средней скоростью 108,3 км/час; дистанция 1000 км в среднем со средней скоростью 107,7 км/час; шестидневная гонка — со средней скоростью 107,06 км/час и семидневная — 108,3 км/час.

Лучший круг (4,25 км) был пройден со скоростью 116,5 км/час. Средний расход топлива на всей дистанции общей протяженностью 18186,4 км составил за 17 дней 5,6 литра на 100 км пробега.

ИЗМЕНЕНИЯ В КАЛЕНДАРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ

Согласно решению ФИМ в число зачетных соревнований на первенство мира по мотоциклетному спорту в 1958 году включены гонки в пятидневный Швейцарии, которые состоятся 26 июля. Зачет будет производиться по 4 классам мотоциклов.

В состав розыгрыша первенства мира 1958 года по гонимым автомобилям в программу включены дополнительные гонки на Большой приз Марониси, которые состоятся в Касабланке 26 октября.

Вместо традиционных осенних гонок на Большой приз Марониси, которые состоятся в Италии) в зачет первенства мира по спортивным автомобилям будут, очевидно, включены традиционные итальянские гонки «Тарга Флориа», трасса которых изобилует как горными, так и равнинными участками. Соревнования состоятся в мае.

В Судане (Крым) проведены соревнования по мотоциклетному кроссу. В них приняли участие сильнейшие гонщики Советского Союза. Лучших результатов добились Б. Иванов, Н. Соколов, В. Пылаев и С. Кашинский.

Под руководством заслуженного мастера спорта В. Карнеева эти спортсмены готовятся к выступлению на чемпионате мира по моторному кроссу.

Советские мотоциклисты готовятся к участию в международных 4-дневных соревнованиях в ГПР. В розыгрыше Северного кубка выступит команда в составе 5 спортсменов на отдельных машинах, в розыгрыше клубного первенства — 4 спортсмена на машинах-одиночках и двое на мотоцикле с коляской.

Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР утвердил исходные нормативы для регистрации рекордов в классе мотоциклов до 75 см³.

На короткие дистанции при заезде с хода устанавливаются следующие нормативы: на 1 км — 155 км/час, на 5 км — 135 км/час, на 1 км — 130 км/час, на 5 км — 110 км/час, на 1 км — 90 км/час, 10 км — 130 км/час.

На средние и большие дистанции (с мотоциклом) устанавливаются следующие нормативы: на 50 км — 125 км/час, 100 км — 110 км/час, 500 км — 105 км/час, 1000 км — 90 км/час.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

12-часовые гонки в Себринге

Второй этап розыгрыша первенства мира по спортивным автомобилям — 12-часовые гонки на кольцевой трассе (длина 8,3 км) аэродрома в Себринге (Калифорния, США) — принес победу американцу Ральфу Шеллу на машинах, которой были выиграны два первых места.

Победителя гонки Питер Коллина и Финли Хилл за 12 часов прошли ровно 200 кругов (1660 км), и таким образом, победив установленный в прошлом году рекорд трассы — 197 кругов.

Следует при этом иметь в виду, что прошедший рекорд был установлен Хуаном Фанхио и Жаном Бера на 4,5-литровом автомобиле «Мазерати», в то время как Коллина и Хилл выступали на автомобиле с рабочим объемом 3 л.

На второе место вышли Луиджи Муссо и Гендебей. Третье место и одновременно победу в классе спортивных автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя до 2 л завоевали гонщики Зейдель и Шелл на автомобиле «Порше».

ИНТЕРЕСНЫЕ ДАТЫ

1 мая 1924 года Харьковской тракторный завод выпустил первый трактор.

15 мая 1932 года СНК СССР принял постановление об организации 1-го всесоюзного конкурса дизель-моторов, вступавшего лабораторные, пробегные и скоростные испытания. На конкурсе было представлено 40 дизель-моторов восьми стран — СССР, Франции, Англии, Германии, Венгрии, Италии, Австрии и Швейцарии.

В мае 1924 года в Москве была открыта первая автобусная линия Красная Пресня — от «Северный бор», протяженностью 12 км.

По местам русской старины

С приближением лета взоры многих автотуристов, особенно начинающих, обращаются на юг. Чарующая природа Крыма и Кавказа, Черное море привлекают путешественника, вызывают стремление провести здесь дни своего отдыха.

Но на необозримых просторах нашей Родины имеется немало других замечательных мест, связанных с героическим прошлым русского народа, революционными событиями недавнего времени, с выдающимися памятниками нашего национального искусства и архитектуры. А по красоте и живописности эти районы не уступают подчас и южным.

Предлагаемый маршрут дает возможность посетить несколько старинных городов и осмотреть памятники русского национального искусства. Трасса его проходит по живописной местности, с хорошими и удовлетворительными дорогами.

В Загорске находится бывший Сергиев Посад. В нем большое количество памятников архитектуры и произведения живописи — Троицкий собор XV века с иконами знаменитого художника Андрея Рублева, Успенский собор XVII века с колокольней, построенной в XVIII веке, «Утичь» башня XVIII века, башня «Калачей» XVIII века и многие другие постройки. В Загорске находится единственный в СССР Музей игрушки, а также Музей прикладного искусства.

В 27 км от трассы расположен г. Александров. Туристы с интересом осмотрят здесь усадьбу Василия III, превращенную Иваном Грозным в укрепленный замок.

Переславль-Залесский — старинный русский город, основанный Юрием Долгоруким, известен Спасо-Преображенским собором XII века, шатровой церковью. На южной окраине города находится бывший Горцицкий монастырь XVII века, в котором теперь помещается Краеведческий музей и картинная галерея имени академика живописи Д. Н. Кардовского. «Святые ворота» монастыря — выдающийся памятник зодчества XVII века.

Недалеко от Горцицкого монастыря — усадьба Петра I «Ботин». Здесь, в маленьком музее, можно увидеть судно первой флотилии юного царя — бот «Фортуна». Против музея — памятник Петру I с надписью: «Указ воеводам переславским. Надлежит вам беречь остатки кораблей, яхт и галер, а буде отпустите, то взымаю уйдет на вас и на потомках ваших, лпо пренебрегших сей указ. Петру».

В 4 километрах от трассы на северном берегу Пещева озера — Углицко-гордичинский Зеленый валом XI века. Рядом «Александрова» гора, на вершине которой стоял дворец Александра Невского.

В 204 км от Москвы на берегу озера Неро расположен г. Ростов. Его кремль — один из крупнейших памятников архитектуры и живописи. Церковь кремля расписаны в XVII веке фресками старых русских мастеров.

В г. Угличе, где по преданию был убит царевич Дмитрий, большой интерес представляет дворцовая палата угличских князей, церковь «На ирочи» (на месте гибели царевича Дмитрия).

Из Углича можно проехать в Рыбинск и далее в Ярославль или же вернуться в Ростов и продолжить путь по магистрали. Карабаха — усадьба, где жил Н. А. Некрасов. Сейчас тут мемориальный музей.

Ярославль знаменит старейшим в нашей стране театром, который носит имя великого актера, основателя театра Ф. Г. Волкова. В центре города монастырь, где был найден подлинник «Слова о полку Игореве». После революции в Ярославле построены один из крупнейших в стране автомобильных заводов.

В 38 км от Ярославля на правом берегу Волги в г. Тутаево — Воскресенский собор XVII века, где имеется большая икона Спаса работы Дионисия Глушицкого (XVI век).

Большой интерес у туристов, приезжающих в Вологду, вызывает монастырский комплекс XIV-XVIII вв., ныне — Краеведческий музей, в котором имеется Воскресенский собор, построенный замечательным русским архитектором В. И. Баженовым. Внимание любителей народной архитектуры, несомненно, привлекут двухэтажные избы с мезонинами, построенные в селе Кубенском.

У Кириллова дорога пересекает Северо-Двинский канал по разведочному мосту. Недалеко от Кириллова в селе Фералатово находится памятник русского искусства XVI века — фрески Дионисия Фералатовского. В 1592 году русский художник Дионисий совместно с двумя сыновьями расписал церковь Рождества Богородицы в Фералатовском монастыре, основанном на берегу Богородского озера в XIV веке. Фрески дошли до нашего времени в довольно хорошем состоянии. Исчезнуто и проникновенность композиций, при несоблюдении тонкой гармонии красок, ставят эти фрески в ряд уникальных памятников мирового искусства.

От села Богнемы по проселочной дороге до села Бородаво — 4,5 км. Здесь туристы могут осмотреть уникальный памятник — маленькую деревянную церковь XIV века. В Болозери — ноченный пункт маршрута, старинный город на берегу Белого озера — возник почти одновременно с Москвой. По указу Ивана Грозного тут был построен собор. Возвращаясь в Москву можно той же дорогой.

С. ЧЕХОВ, член туристской секции Московского автотомклуба.



- асфальтированные дороги
- булыжные и щебеночные
- грейдерные и проселочные
- безаэколонки
- гостиницы
- медицинские пункты



