

*За рулем*  
6



Июнь 1958. Год издания 16-й



## ПОДГОТОВКА ТЕХНИЧЕСКИХ КАДРОВ НА СЕЛЕ — ВАЖНЕЙШАЯ ЗАДАЧА ДОСААФ

В этом номере вы прочтете:

КОМСОМОЛЬЦЫ  
ПОМОГАЮТ ДОСААФВЦАМ

БОЛЬШЕ ВОДИТЕЛЕЙ СЕЛУ

В САМОДЕЯТЕЛЬНОМ  
АВТОМОТОКЛУБЕ

АКТИВИСТЫ ДОСААФВЦЫ  
ИРКУТСКА

СОРЕВНОВАНИЯ  
НА СОБСТВЕННЫХ  
АВТОМОБИЛЯХ

ПРОСТЕЙШИЙ ВЫПРЯМИТЕЛЬ

КАК ОРГАНИЗОВАТЬ РАЛЛИ

ДЕТСКИЙ МОТОРОЛЛЕР

А. ЛИПГАРТУ — 60 ЛЕТ

СИЛОВЫЕ ПЕРЕДАЧИ  
МИКРОЛИТРАЖЕК

ЭЛЕКТРОБОРУДОВАНИЕ  
«ВЯТКИ»

АНГЛИЙСКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДАФ

На первой полосе обложки: Опытный образец нового советского легкового автомобиля «Чайка».

Фото Н. Добровольского.

На четвертой странице обложки: На работу в поле.

Фотоэтой Н. Боброва.

Февральский Пленум Центрального Комитета КПСС, принимая исторические решения о дальнейшей развитии колхозного строя и реорганизации машинно-тракторных станций, обратил особое внимание на работу с кадрами механизаторов. Пленум подчеркнул, что эти кадры являются решающей силой, которая должна обеспечить эффективное использование машин и механизмов в колхозном производстве. В связи с этим в колхозной деревне уже развернулось массовое движение за овладение техникой.

Вместе с партийными организациями, советскими и хозяйственными органами в подготовку технических специалистов на селе все шире включаются организации ДОСААФ. Активное участие в распространении технических знаний, которые нужны всем колхозникам и особенно молодежи, готовящейся к службе в Вооруженных Силах, они считают своим делом, выполнением своего патриотического долга перед Родиной.

Наше оборонное Общество за последние четвертьстолетие более чем в два раза увеличило выпуск водителей. Но интересы народного хозяйства и укрепления обороноспособности страны требуют новых отрядов специалистов, а совершенстве владеющих техникой. Исходя из этого, IV Всесоюзный съезд ДОСААФ в своем постановлении обязал областные, краевые и республиканские организации из года в год расширять подготовку водителей кадров и одновременно резко поднять качество обучения. Съезд потребовал в течение ближайших четырех лет добиться такого размаха этой работы, чтобы не менее 10 процентов всех членов Общества было привлечено к занятиям с техническими кружками, школами, командами. Выпуск водителей в Обществе должен быть удвоен.

В решении этих ответственных задач большую роль призваны сыграть наши первичные организации, а также самодельные и штатные автомотоклубы. Причем задача последних будет состоять прежде всего в том, чтобы обеспечить подготовку общественных инструкторов, необходимых для самодельных клубов и первичных организаций.

Поступление техники из МТС, быстрый рост колхозного машинного парка вызвал новый подъем активности среди членов сельских оборонных коллектив-

вов. Многие из них, правильно оценив место ДОСААФ в этих условиях, забывают об укреплении колхозного строя и новом расчёте нашей социалистической Родины, уже включились в подготовку технических кадров различного профиля. Сведения об этом поступают отовсюду.

Исключительно ценную инициативу проявили досафовцы колхоза имени В. И. Ленина Лабинского района Краснодарского края. Они взяли на себя обязательство подготовить в течение 1958 года 60 шоферов третьего класса, 25 трактористов, 30 мотоциклиста и 50 мотористов и обратились ко всем сельским организациям ДОСААФ с призывом развернуть социалистическое соревнование за массовую подготовку технических кадров на селе. «Ишол друцэ, наша неотложная задача, — говорится в этом обращении, — широко развернуть подготовку технических специалистов, необходимых для обороны страны, для колхозов, для всего народного хозяйства».

Патриотическое начинание лабинцев, одобренное секретариатом ЦК ДОСААФ СССР, нашло горячий отклик и было подхвачено во всех уголках Советского Союза. Так, например, обсудил обращение лабинцев, досафовцы колхозов имени Ленина и имени Мичурина Молдавской ССР и решили выпустить в 1958 году двести технических специалистов в досафовцы Луизицкого района Московской области — увеличить подготовку водителей в три-четыре раза. Таким образом, стало вполне возможным задачи по технической подготовке, поставленные съездом ДОСААФ, не только успешно выполнить, а и значительно перевыполнить в более короткий, чем это намечено, срок.

Следует, однако, подчеркнуть, что массовая подготовка технических кадров в колхозах имеет свои существенные особенности, которые нельзя не учитывать. Получая разностороннюю технику для своего многоотраслевого хозяйства, колхозы, естественно, будут стремиться готовить не только водителей, а механизаторов за широко смысле этого слова. Сельхозартелям нужны наряду с шоферами, трактористами, мотоциклистами, также и машинисты, комбайнеры, механики, электрики и т. д. Важно понимать, что в связи с этим перед сельскими организациями Общества

возникает много трудностей где взять соответствующие программы, учебные пособия, общественных инструкторов и т. д. Комитеты и, особенно, Управление ПВО и технической подготовки ЦК ДОСААФ уже сейчас должны принять все меры к тому, чтобы помочь сельским организациям в правильном решении стоящих перед ними задач.

В последнее время перед работниками Общества как никогда остро поставлен вопрос о повышении качества подготовки водителей, особенно шоферов третьего класса. В адрес ДОСААФ от общественных учреждений поступают жалобы и претензии, которые свидетельствуют о том, что наши организации не уделяют этому должного внимания. Комитеты ДОСААФ недостаточно заботятся о создании надлежащей материально-технической базы, без чего, как известно, нельзя подготовить хорошего специалиста. До последнего времени обучение водителей велось у нас преимущественно в автомотоклубах и в кружках при крупных перичных организациях предприятий, учреждений, учебных заведений. Теперь же этим делом во все более широких масштабах начинают заниматься в сельской местности, средних школах, самостоятельных автомотоклубах. Нетрудно представить, насколько возрастает ответственность работников всех степеней, призванных обеспечить высокое качество подготовки водителей в новых условиях.

Вместе с активистами организаций ДОСААФ колхозов и совхозов в поход за изучение техники включились сельские комсомольцы. Недавно в «Правде» было опубликовано письмо молодежи колхоза «Октябрь» Курсавского района Ставропольского края. В нем, в частности, говорится: «Чтобы полностью использовать машины, необходимо, чтобы все колхозники овладели техническими знаниями. Каждый из нас ставит перед собой задачу — хорошо изучить ту машину, которая применяется на участке, где колхозник работает. Пусть в колхозах создаются курсы по изучению сельскохозяйственной техники без отрыва от производства. Пусть каждый молодой колхозник будет хорошим механизатором».

Призыв молодежи колхоза «Октябрь» также нашел поддержку и живой отклик во всех областях, краях и республиках. Тем самым в значительной мере облегчается задача сельских организаций ДОСААФ. Нужно только, чтобы они поддерживали постоянный деловой контакт с комсомольскими организациями, использовали их инициативу, шире привлекали для решения практических задач.

Коллективы ДОСААФ вместе с комсомолом должны выступить инициаторами и организаторами всеобщего технического обучения на селе, ибо подготовка технически грамотных людей для народного хозяйства и для Советской Армии — дело большой государственной важности.



Центральный московский автомотоклуб ДОСААФ впервые в стране провел однодневные ралли автомобилистов на собственных автомобилях по маршруту Москва — Молодечно — Москва [см. стр. 7]. На снимке: участники соревнования летчики-испытатели П. Казьмин (слева) и В. Виницкий перед стартом.

Фото В. Довгялло.



Старт мотопробега дружбы по маршруту Москва—Варшава—Москва. На снимке: первый заместитель председателя ЦК ДОСААФ генерал-лейтенант С. Шатилов принимает рапорт командора пробега А. Сергеева.

Фото В. Довгялло.

В Серпухове состоялся межрайонный кросс на короткой трассе в честь 40-летия ВЛКСМ. На снимке: на трассе кросса.

Фото В. Савостьянова.



# ВМЕСТЕ С КОМСОМОЛЬЦАМИ

Н. ГОЛУБИНОВ,  
председатель обкома ДОСААФ Ивановской области

Недавно комсомольцы Шуйского индустриального техникума обратились в городской комитет оборонного Общества с просьбой провести мотоциклетный прогреб по маршруту Шуя — Кострома — Ярославль — Москва — Владимир — Шуя. Участники двадцатипятидневного прогребса сами подготовили материальную часть, изучили маршрут. Свой прогреб студенты решили посвятить Всесоюзной спартакиаде в честь 40-летия ВЛКСМ.

Инициатива молодежи Шуйского индустриального техникума — лишь один из многочисленных примеров того нового и интересного, что вносит в работу досоафовских организаций Ивановской области крепнущее содружество с комсомолом.

После опубликования постановлений бюро ЦК ВЛКСМ и президиума Центрального комитета ДОСААФ о проведении спартакиады по военно-прикладным видам спорта мы создали активистов комсомольской и оборонно-спортивной работы. Выступавшие говорили о необходимости тесной совместной работы. Да и как нам не дружить с комсомолом! Ведь комсомольцы и молодежь должны быть душой оборонного Общества.

Вслед за этим был создан областной организационный комитет по проведению спартакиады, куда вместе с активистами ДОСААФ вошли комсомольские вожаки — секретарь обкома комсомола Р. Лопаткин, заведующая физкультурно-спортивным отделом обкома Л. Никитюк. Повсюду в оргкомитеты по проведению спартакиады, созданные в городах, районах и на предприятиях, вошли активисты добровольного Общества и комсомольские работники.

Вместе с обкомом ВЛКСМ мы собрали всех секретарей райкомов и горкомов комсомола на 2-дневный семинар. Участники семинара подробно ознакомились с Положением о проведении Всесоюзной спартакиады, рассказали им, как проводить соревнования по различным видам спорта. Комсомольские активисты изучили обязанности членов судейских коллегий по стрельбе, ПВО, мотоспорту, приняли участие в специально проведенных соревнованиях. Вернувшись с семинара, комсомольские работники провели вместе с комитетами ДОСААФ инструкторские занятия с молодежным активом колхозов и предприятий. Совместная учеба еще теснее сблизила активистов ДОСААФ и комсомола.

Собрания в первичных организациях ДОСААФ с участием комсомольцев, совместное обсуждение вопросов оборонно-массовой работы на бюро райкомов и обкома ВЛКСМ, семинары секретарей и членов комитетов комсомола совместно с председателями первичных организаций Общества — таковы организационные формы нашей работы.

Тесная связь с комсомольскими организациями помогла нам значительно улучшить работу. Только за последние месяцы в Общество вступило более 20 тысяч юношей и девушек. В области создано 40 новых досоафовских коллективов, 24 мотоциклет-

ные команды, усилилась тяга молодежи к овладению техническими знаниями. Но комсомольцы не только сами овладевают оборонными специальностями. Они стали подлинными энтузиастами досоафской работы. В Шуе, например, комсомольцы помогли провести интересные соревнования по видам уличного движения. А когда комсомольцы города решили провести молодежные гуляния, на помощь им пришли досоафовцы, организовавшие состязания по фигурной езде на мотоциклах.

Много делают комсомольцы для укрепления материальной базы оборонного Общества. Приведу один пример.

Когда рабочие Шуйской объединенной фабрики решили организовать самостоятельный автототоклуб, дирекция помогла им приобрести автомобиль и шесть мотоциклов. Но где взять помещения для учебного класса, слесарной мастерской, гаража? Председатель первичной организации ДОСААФ тов. Захрябин и секретарь фабричного комитета комсомола тов. Кунышин обратились к молодежи. На открытом комсомольском собрании решили: построят необходимые помещения своими силами. Вскоре закипела работа. На воскресники выходила вся молодежь фабрики. А когда гараж и класс были готовы, руководить самостоятельным автототоклубом вызвался общественный инструктор коммунист тов. Колгунин.

Выполняя решения IV съезда ДОСААФ, активисты оборонного Общества вместе с комсомольскими организациями решили своими силами в ближайшие два года построят мотородомы в Иваново, Шуе и Кинешеме.

Знания, полученные в кружках и клубах ДОСААФ, комсомольцы применяют с большой пользой. В дни подготовки к спартакиаде 13 выпускников курсов Шуйского городского автототоклуба уехали в колхозы осваивать приобретенную сельхозартелями технику. Сейчас на полях колхозов и совхозов трудятся в качестве водителей автомобилей и тракторов около тысячи юношей и девушек, изучивших технику на курсах и в первичных организациях ДОСААФ.

Подхватив почин лабнцев, комсомольцы-досоафовцы Серединской МТС организовали курсы шоферов для колхозников окрестных сел. На этих курсах преподают общественные инструкторы — член ВЛКСМ тов. Вириней и главный инженер МТС тов. Коротков. Обком ДОСААФ поддержал начинание молодежи, помог наладить учебу. Более 100 человек в свободное от работы время изучали устройство трактора, учились управлять им. Инициативу левневских комсомольцев подхватили и досоафовцы Михайловской школы механизации сельского хозяйства № 2. Они также овладевают профессией водителя.

Все это — только начало большой работы по выполнению решений IV съезда ДОСААФ и XIII съезда ВЛКСМ. Впереди у нас еще много дел. И порукой в том, что мы их выполним, — наша тесная связь с молодежью, с комсомолом.

# ШИРИТСЯ ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЬСКИХ КАДРОВ НА СЕЛЕ

ПО ИНИЦИАТИВЕ ДОСААФОВЦЕВ

Л. ГРЕКУЛТ,

председатель республиканского комитета ДОСААФ Молдавской ССР

Текущий год является особенно знаменательным для колхозников Молдавии. После того, как сессия Верховного Совета СССР приняла Закон о дальнейшем развитии колхозного строя и реорганизации МТС, колхозы республики приобрели большое количество различных машин. Многие артели создали крупные парки автомобилей, тракторов и другой сельскохозяйственной техники. Сейчас у нас нередки такие колхозы, которые имеют по 40 и более грузовых автомобилей.

Естественно, что нашему сектору потребовались и новые кадры технических специалистов, хорошо знающих технику и умеющих правильно обслуживать ее. Вот почему обращение досоафовцев колхоза имени В. И. Ленина Лабянского района нашло повсеместный отклик в республиканской организации Общества.

Досоафовцы Ниспоренского, Слободзейского и Унгенского районов, одобрив инициативу лабянцев, решили организовать подготовку кадров в таком количестве, чтобы уже в этом году полностью обеспечить колхозы своих районов шоферами, трактористами и мотоциклистами. Только первичные организации колхозов имени В. И. Ленина и имени Мичурина Ниспоренского района решили подготовить в 1958 году свыше двухсот технических специалистов. Подобные же обязательства взяли на себя досоафовцы и других артелей.

Досоафовцы Рыбинского и Оленештского районов уже сейчас значительно увеличили сеть колхозных курсов. В итоге количество обучаемых в сельскохозяйственных артелях водителей выросло за последнее время вдвое.

Одновременно наши организации ведут большую работу по повышению качества обучения, заботятся о создании учебно-материальной базы на местах. Так, например, в колхозе имени Сталина Слободзейского района председатель его т. Б. Парунов вместе с руководителем первичной организации ДОСААФ т. П. Турбуле вынес на рассмотрение вопрос о создании колхозных курсов на заседание правления артели. Правление выделило средства для приобретения учебных пособий, два автомобиля и помещение для занятий.

Стремясь повысить уровень подготовки преподавателей сельских организаций, республиканский комитет ДОСААФ провел десятидневный семинар для сельских инструкторов. Помимо теоретических занятий, на семинаре были прочитаны лекции по организационным вопросам. Участники обменялись также опытом своей работы. В качестве лекторов выступали руководящие работники рес-

публиканского комитета, ГАИ и автомотклуба.

Для того чтобы подробнее ознакомиться с работой работников Общества на местах с возросшими требованиями и задачами подготовки технических кадров, мы создали также специальную двухдневный семинар, на котором присутствовали все председатели сельских райкомов.

## БЛИЖАЙШИЕ ПЛАНЫ

И. ВЛАСОВ,

председатель Луковичского райкома ДОСААФ Московской области

Вскоре после того, как в газете «Советский патриот» было напечатано обращение лабянских досоафовцев, у нас состоялось заседание президиума райкома ДОСААФ. Участники совещания — члены комитета и активисты говорили о необходимости поддержать инициативу колхоза имени В. И. Ленина, быстрее ответить на этот призыв конкретными делами, расширить подготовку водительских кадров в районе.

Затем райком ДОСААФ созвал семинар, на который съехались председатели первичных организаций. Тут собрались представители колхозов, совхозов, фабрик и МТС. Участники семинара обсудили обращение и наметили в первую очередь те организации, где имеется возможность создать курсы шоферов и трактористов. Вслед за тем в Луковичах состоялось собрание местного оборонного актива Общества. Собрание приняло решение, которое обязывало все крупные первичные организации ДОСААФ совхозов и колхозов организовать у себя подготовку водительских кадров.

Сейчас еще рано подводить итоги этой работы. Пожелало только начало. Имеются и трудности. Райкому приходится учитывать, что во многих наших колхозах пока еще нет достаточной материальной базы и преподавательских кадров. Поэтому курсы специалистов для села создаются нами прежде всего в тех организациях, где имеются необходимые условия, обеспечивающие хорошее качество подготовки.

Реализуя решения районного оборонного актива, наши первичные организации изыскивают все возможности и средства для открытия новых курсов. Такие курсы недавно были созданы при Григорьевской и Луковичской МТС, где в четырех учебных группах обучается свыше 70 будущих трактористов. Большинство из них — колхозники соседних артелей. Начал работу курс при совхозе «Врачево-Горки». По нашим подсчетам, в 1958 году в районе будет подготовлено технических специалистов в три-четыре раза больше, чем в прошлом году.

Выполнить эту задачу нам поможет досоафовский актив. Такими активистами являются у нас общественные инструкторы М. Казарин, В. Филатов, В. Панферов, Г. Сычев, Л. Морозов и другие товарищи. Большую помощь как действующим, так и вновь открываемым курсам оказывают также работники нашего автомотклуба тт. А. Богомолов, Н. Андреев, А. Кузьмин и Н. Бирюков.

Тамбовский областной комитет ДОСААФ организовал в ряде районов клубы водителей автомобилей и мотоциклов. Первый сельский автомотклуб открыт в с. Токаровка. Досоафовцы ставят перед собой задачу — оказать помощь колхозам в обучении технических специалистов.

Первичная организация ДОСААФ пос. Осанаровка Карагандинской области создала курсы шоферов третьего класса. Для практических занятий курсанты выделены опытные преподаватели. Недавно состоялся первый выпуск шестидесяти водителей, которые выехали в колхозы.

Ленинпольский район ДОСААФ (Киргизская ССР) помог многим первичным организациям района начать подготовку водителей. На курсах в артели имени Фрунзе выехали опытные преподаватели, которые выехали в колхозы.

ХРОНИКА ПОЛЕЗНЫХ ДЕЛ

В селе Грачевка, районном центре Оренбургской области, недавно получили права на управление автомобилем 78 молодых хлеборобов. Успешно сдали экзамены колхозники А. Флегонтов, В. Стрелко, А. Воронин и другие. Выпускники направлены для работы шоферами в сельскохозяйственные артели и совхозы. В настоящее время проходят обучение еще три группы молодежи, готовящейся стать водителями автомобилей и мотоциклов. Большую работу по подготовке технических кадров для колхозов района ведет общественный инструктор ДОСААФ А. Гоцаров, который обучил около 150 шоферов третьего класса и десять мотоциклистов.

В райком ДОСААФ поступают многочисленные отзывы об отличной работе досоафовцев-выпускников. Председатель передового колхоза «Знамя труда» в своем письме с большой похвалой отозвался о труде шоферов А. Чарочкина, Г. Иванова, которые систематически повышают производственные знания и образцово содержат вверенную им технику.

А. ПОПОВ,  
председатель Грачевского РК ДОСААФ.

Около трех лет существует комитет ДОСААФ при Авангардной МТС Веселовского района Новосибирской области. За это время первичная организация проделала значительную работу по распространению технических знаний среди молодежи. Свыше 160 колхозников овладели вождением автомобиля и мотоцикла на курсах, созданных комитетом. Училились здесь и руководители колхозов. Права шоферов третьего класса получили председатели правлений артелей «Сибирь-т. Беранюк», имени Калинина т. Науменко и другие. Молодежь колхозов проявляет большой интерес к технике, и комитет ДОСААФ организует подготовку новых кадров специалистов.

А. ЕЛИСЕЕВ,  
с. Лобино, Новосибирская обл.



# Лабинский межрайонный

От отца и брата, шоферов колхоза «Родина» Советского района Краснодарского края, Григорий Стровел унаследовал любовь к машинам. Скоро и он получит удостоверение водителя 3-го класса.

Анатолий Тхабисимов работает мотористом в кино. Это не мешает ему быть и отличным курсантом автомотоклуба.

— И что, неугомонные, не спится вам? — ворчит сторож, отпирая калитку.

— Мы сегодня, папаша, ездить начинаем!

Юношеский неокрепший басок особенно зазвучен в утренней тишине. В нем столько радости, что непреклонное стариковское сердце смягчается. Сторож открывает дверь, и мимо него проходят шумные группы курсантов.

Лабинский автомотоклуб начал сегодня работу на два часа раньше обычного. Из гаража выезжают машины. Каждому хочется принять участие в подготовке к первому рейсу.

Инструкторы дают последние указания, уточняют маршрут. И вот первый автомобиль медленно, словно ощупью, выбирается на улицу. У паренька, сидящего за рулем, застыла на лице счастливая, немного испуганная улыбка. А вокруг гремит песья:

*Мы вези машины,  
Объезжая мины,  
По путям-дорогам фронтовым...*

Начальник автомотоклуба майор запаса Александр Петрович Муравьев задумчиво улыбается, прожоящая взглядом ребят. Нет, не приходилось им водить машины по фронтовым дорогам, сидеть за рычагами танка. И лучше бы не пришлось никогда. Но если надо будет, то

хороших водителей пошлет своим однополчанам старый танкист.

У председателя районного комитета ДОСААФ Николая Ивановича Козырева другие мысли:

— Ты, чуешь, Александр Петрович, что происходит! Хлопцы-то наши поехали! Поехали, черт побери! Значит, не зря мы старались. Живет наш клуб! А поминишь, сколько разговоров было!

Муравьев кивает. Кто-кто, а уж он-то помнит.

Все началось еще в ноябре, когда досоафовцы готовились к своему IV съезду. Выступая на отчетных собраниях, активисты оборонной работы с досадой отмечали, что в городе нет автомотоклуба. В районном комитете ДОСААФ юноши, желавшие стать шоферами, осаждали Козырева. Они нетерпеливо выслушивали его объяснения, негодовали, узнав, что сметой на 1958 год создание автомотоклуба не предусматривается. Но разве смета может охладить молодой задор! Вносились десятки предложений, и выход был найден — делать все своими руками. Мысль о самостоятельном автомотоклубе особенно окрепла у лабинцев, когда они прочитали в «Советском патриоте» о почине свердловчан. С этой газетой и направились Козырев и Муравьев в районный комитет партии.

Первый секретарь райкома КПСС В. Болдырев внимательно выслушал их.



Здорово придумали, — сказал он, — свои механизаторы готовы! На них спрос больше, сами знаете. Техники в каждом колхозе много, а в скором времени будет еще больше. В сезонзонах краснодарцев с американским штатом Айова механизаторам принадлежит не последнее место. Помните это. Соседние районы только не обжайте, им тоже водители нужны.

Через несколько дней Козырева уехал в Краснодар. В краевом комитете ДОСААФ отнеслись с недоверием к идее организации самодеятельного автомото клуба. Считали, что лабнцы не смогут создать учебно-материальную базу, что им не удастся найти преподавателей и инструкторов. Но в конце концов разрешение было получено.

Райисполком выделил для клуба большой двухэтажный дом. На его фасаде появилась вывеска «Лабинский автомото клуб». Говорят точнее, клуба еще не было. Грязные потоки, лопнувшая штукатурка, множество перегородок — все это производило унылое впечатление. Не лучше выглядели и сарай, где предполагалось оборудовать мастерские и разместить автомобили.

Весть о создании клуба быстро разнеслась по городу и окрестным станциям, вышла за пределы Лабинского района. Юноши из колхозов и совхозов Ярслоцкого, Кошкэбальского, Курганенского, Советского и Псебайского районов писали о своем желании овладеть автомобильной и мотоциклетной техникой. Так, с первых же дней своего существования Лабинский самодеятельный автомото клуб стал межрайонным.

Совместно с финансовыми работниками была составлена смета. Большая часть денег, собранных с курсантов за учебу, пошла на приобретение учебных пособий, ремонт и оборудование помещения.

Проспешась о новом деле, к Козыреву и Муравьев стали приходить преподаватели. Лучшие из них были приглашены работать в автомото клуб.

Курсантам не терпелось приступить к занятиям. Они с большим желанием принялись приводить помещение в порядок: ломали перегородки, оципали сарай от хлама, помогли маларам и штукатурам. Григорий Уринов из Кропотинского зерносовхоза Тбилиского района и Анатолий Черепков с друзьями изготовили верстаки для слесарной мастерской, а Николай Кышко и Иван Загинайло смонтировали оборудование.

Вскоре помещение клуба стало неузнаваемым. Были оборудованы пять учебных классов, кузница, вулканизационная, слесарная мастерские. Всюду чувствовалась заботливая рука молодых хозяев.

Тем временем Козырев, Муравьев, инструктор практического вождения Яков развезали по городу и соседним районам, обзаводясь техникой, подбирали инструмент, запасные части, учебники, наглядные пособия.

Лабнцы раздобыли старые магнето, карбюраторы, коробки передач, списанный автомобиль ГАЗ-51. Будущие курсанты помогли преподавателю Пигареву разобрать этот автомобиль и изготовить разрезные узлы, агрегаты, детали. Василий Камышников вычертил недостающие схемы и таблицы. Группа слушателей, возглавляемая преподавателем Совиным, сделала макет населенного пункта для изучения правил движения.

Краевой комитет ДОСААФ прислал в Лабинск два мотоцикла и два автомобиля; еще две машины были переданы автомото клубу районной организацией ДОСААФ. Преподаватели положили много сил для того, чтобы подготовить эту технику к занятиям.

Работники автомото клуба уделили серьезное внимание комплектованию учебных групп. Из курсантов, решивших стать водителями без отрыва от производства, создали специальную группу. Теоретические занятия с ней наматили проработать только в вечернее время, а вождение — по воскресеньям. В остальные группы вошли курсанты, имеющие примерно одинаковый общеобразовательный уровень.

В декабре были завершены основные подготовительные работы, а в январе 1950 года 130 курсантов сели за парты. На первых порах не хватало преподавателей, и преподаватели диктовали наиболее трудные разделы курса. Не каждому учеба давалась легко. На помощь таким курсантам приходили отличники Анатолий Тхабисимов из Лабинска, Александр Павлов и Григорий Строев из колхоза «Родина» Советского района.

Многие из воспитанников клуба только в прошлом году окончили школу и, приехав учиться в Лабинск из других районов, впервые оказались без присмотра родителей. Зная это, работники клуба интересуются не только учебной юностью, но и их бытовыми условиями, отдыхом. В адрес автомото клуба от родителей приходят письма с просьбой сообщить им об успеваемости и дисциплине сыновей.

Воспитывая молодежь, передавая ей свои знания, преподаватели и инструкторы учатся и сами. Они знакомятся с новинками технической литературы, выписывают журналы, изучают опыт других автомото клубов.

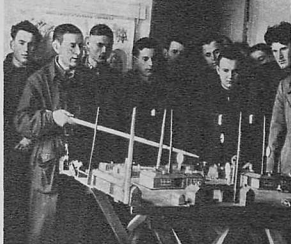
Жизнь показала, что курс, взятый лабинскими досаафовцами, правильный. Постановление Коммунистической партии и Советского правительства о дальнейшем развитии колхозного строя выдвинуло задачу подготовки сельских механизаторов на первый план. Колхозы Краснодарского края приобрели у государства десятки сельскохозяйственной техники уже на десятки миллионов рублей. Неудивительно, что председатели колхозов обратились в автомото клуб с просьбой увеличить число учащихся. Их просьба учтена. Осенью в автомото клуб придет в полтора раза больше курсантов, чем в нынешнем учебном году. Намечено организовать группу подготовки шферов второго класса.

Растет хозяйство клуба, ширится круг его работы. Открылись хозрасчетные газосварочная мастерская, аккумуляторно-зарядная станция. Оборудуется технический кабинет. Активисты проводят беседы и лекции с автолюбителями, а владельцами мотоциклов, создают спортивные секции. Инструктор клуба спортсмен второзрядник Вячеслав Анастасов тренирует команду мотоциклистов, участвующих в спартакиаде по военно-прикладным видам спорта.

Лабинский межрайонный самодеятельный автомото клуб готовит высококвалифицированных водителей для колхозов, совхозов Лабинского и других районов. Крелнет хорошее нужное дело.

Георгий ШПРЕГЕН.

Лабинск,  
Краснодарский край.



Изучение правил уличного движения на макете, сделанном своими руками.



За ворота клуба автомобиль должен выехать в полной исправности. Об этом заботятся не только преподаватели автомото клуба, но и курсанты.

— Мотоциклом я уже управляю, — говорит Анатолий Кузнецов, — научусь водить и автомобиль.

Фото автора.





## НА БЕРЕГАХ АНГАРЫ

В. РЫБИН

### СЛУЧАЙ НА УЛИЦЕ

Период небывало бурного развития переживает сейчас Восточная Сибирь. Здесь сооружаются крупнейшие в мире гидроэлектростанции, появляются новые города, нефтепромыслы, шахты, заводы, расширяются старые предприятия, растут и укрепляются колхозы и совхозы.

Иркутский мотоотряд вот уже в течение многих лет ведет подготовку водителей для области. Желющих получить специальность шофера много, и клуб систематически переплывает план. В прошлом году, например, годовое задание было выполнено к 1 августа.

Казалось, все идет хорошо. Но однажды начальника учебной части клуба т. Кладниченко окликнул на улице бывший курсант Николай Гольмо.

— Помогите, пожалуйста, — попросил он. — Мотор заглох. Полчася ручкой кручу — не заводится и а все...

Кладниченко понадобилось немного времени, чтобы понять ошибку шофер-любителя. Он вывернул свечу и показал ее.

— Видите, мокрая. Когда мотор уже разогрелся, бензин подсыхает не следуют.

Через полчаса Кладниченко ушел, оставив смущенного автолюбителя у весело рокотавшего «Москвича».

Спортсмен Иркутского АМК В. Поповкин перед выездом на очередную Тренировку.

Фото автора.



Однако на душе у начальника учебной части было невесело. «Видно, плохо мы готовим шоферов, — с горечью думал он, — если они не могут разобраться в таких простых неисправностях».

Кладниченко поделился своими мыслями с начальником клуба, с другими преподавателями. Они тоже чувствовали, что знаний и навыков, которые получают курсанты, недостаточно. Но ведь легко сказать — поднять качество, а как это сделать? Тут пришлось думать всем — от курсанта до начальника клуба. Главное — нужно было лучше оснастить учебные классы пособиями по практическому обучению будущих водителей.

Вскоре в учебном классе появился еще один автомобильный двигатель, целый, не разрезной. Его выхлопную трубу вывели за стену на улицу. Тяжело зажужжал стартер, и в классе раздалось громкое тархатение.

— А ну-ка скажите, что это за шум в двигателе!

Общими усилиями быстро нашли причину. И сами курсанты устранили неисправность — раннее зажигание.

Стоило только пригнаться, и то много, на что раньше не обращали внимания, бросилось в глаза. Так, заметили в клубе, что существующие схемы электрооборудования автомобиля очень сложны и с трудом усваиваются курсантами. Тогда был создан другой, тоже действующий стенд, который теперь является основным наглядным пособием при изучении электрооборудования.

Своими силами был изготовлен также макет аккумулятора, который оказался значительно лучше старого. При активной помощи курсантов было создано еще одно полезное пособие — разрезной двигатель.

Вполне понятно, что дело, конечно, не кончилось изготовлением и установкой полезных пособий. Преподаватели стали добиваться их эффективного использования, искать новое в методике обучения, повышать требовательность к курсантам.

И теперь уже в Иркутском АМК больше уверены в знаниях своих питомцев.

Осеню прошлого года на проходивших в Одессе ипподромных гонках иркутские потеряли первое место, завоеванное в 1956 году. Кубок ЦК ДОСААФ пришлось отдать москвичам.

Однако это не обескуражило мото-спортсменов Иркутска. И не только потому, что кубок был отдан достойному противнику. Иркутские не оставили надежды вернуть его. Ведь впереди еще много соревнований, а возможности добиться успеха есть. Задолго тому — больша любовь всех спортсменов к мотоциклетному спорту и быстрый рост талантливой молодежи.

Шестнадцатилетний Валерий Поповкин пришел в мотоотряд два года назад и сразу же обратил на себя внимание тренеров. Правда, на первых соревнованиях молодому спортсмену не везло. Во время летнего кросса при переезде брода в карбюратор его мотоцикла попала вода, и пришлось остановиться. Сказался недостаток навыков в преодолении труднопроходимых участков.

В начале 1957 года Поповкин участвовал в областных зимних соревнованиях. В день кросса перекрыта плотина АнгарГЭСа река поднялась и в одном месте затопила трассу. Мотоцикл в ходу проскочил затопленное место. Фонтан ледяных брызг окатил спортсмена, но он уже мялся дальше. И вдруг двигателя заглох на постулу бязи. Поповкин проверил все, что только можно было проверить, и никакой неисправности не обнаружил. В чем же дело? Прошло немало времени, прежде чем он понял, что случилось. Оказалось, капля воды попала на крышку бензинового бака и заморозила отверстие, через которое в бак поступает воздух.

— Надо лучше знать возможные неисправности машин, без этого успеха не будет, — так был вызов тренера, мастера спорта М. Сорочулова.

И Валерий продолжал совершенствоваться во мастерство. Прошлой осенью в шоссеиных соревнованиях на один километр с ходу и с места Валерий Поповкин на мотоцикле класса до 125 см<sup>3</sup> занял второе место.

Таких, как Валерий Поповкин, в клубе немало. Три раза в неделю спортсмены по расписанию собираются на тренировки. Но и в другие дни они часто приходят в клуб, чтобы готовить машины.

Хорошее знание материальной части уже не раз выручало иркутян. Весной 1957 г. проходил кросс. На трассе у гонщика Барановского вдруг лопнула моторная цепь. Команда оказалась под угрозой поражения. Но Барановский быстро заменил цепь и вовремя пришел к финишу, обеспечив победу команде.

В эти дни по всей стране происходят состязания первого этапа Всесоюзной спартакиады, посвященной 40-летию ВЛКСМ. В них принимают участие и спортсмены Иркутского АМК. И кто знает, может быть, мы еще увидим их и на финальных соревнованиях.

...В одном из классов клуба висит большой плакат. На нем написано: «Ничего не делается само собою, без усилий и воли, без жерта и труда» (А. И. Герцен). Не случайно активисты клуба выбрали именно эту цитату. Вкладывая в дело немалые усилия и волю, упорно идут они на пути к успеху. Иркутск.



# Начало положено

За послевоенные годы неизмеримо выросло благосостояние трудящихся нашей Родины. Сотни тысяч советских людей приобрели в личную собственность автомобили, мотоциклы, моторолеры.

В связи с этим приобретает все большее значение и популярность такая форма соревнований, как ралли, участвуя в которых любители приближаются к спорту.

Недавно Комитет по физкультуре и спорту при Совете Министров СССР утвердил классификационные требования для участников ралли. Так получила признание новый интересный вид спорта.

В апреле Московский автомобильный клуб впервые в стране провел соревнования автомобильистов на собственных машинах. Их почин достоин того, чтобы его подхватили все организации ДОСААФ.

## Первый опыт проведения ралли на собственных автомобилях

В конце апреля Центральный московский АМК ДОСААФ провел первые личные соревнования членов клуба на регулярности движения на собственных автомобилях.

В соревнованиях приняли участие 52 члена клуба на четырех автомобилях «Москвич-400», девяти автомобилях «Москвич-402» и тринадцати «Победах». На каждом автомобиле было по два водителя, так как дистанцию в 1500 километров надо было пройти без остановок.

Старт-финиш был организован в Центральном парке культуры и отдыха имени М. Горького. Перед постановкой автомобилей в закрытый парк техническая комиссия произвела их осмотр, маркировку деталей и заправку горюче-смазочными материалами. Экипажи допускались в закрытый парк к своим автомобилям лишь за 10 минут до старта.

Трасса соревнований пролетала по Минскому шоссе, дистанция ее — 1514 километров (Москва — Молодечно — Москва). На трассе были организованы 12 пунктов контроля времени и заправочный пункт.

Для прохождения всей дистанции по графику были установлены нормативные сроки: для автомобилей «Москвич-400» — 26 час. 42 мин., для автомобилей «Москвич-402» — 25 час. 26 мин. и для автомобилей «Победа» 24 часа 40 мин.

Из 26 экипажей, участвовавших в ралли, к финишу вовремя прибыли 25. Лишь один экипаж на последнем этапе не сумел выдержать заданного графика движения из-за частых проволов шин. 7 экипажей пришли с штрафным окламом, остальные 18 экипажей штрафных очков не имели. Поэтому после прохождения дистанции участники дополнительно соревновались по фигурному вождению автомобиля.

В результате выполнения дополнительных упражнений по фигурному вождению окончательно выявились победители в каждой группе автомобилей. В группе «Москвичей» победителями были признаны С. Игнатов и А. Соколов (модель 400) и А. Машборда и С. Тенешев (модель 402); в группе автомобилей «Победа» первое место было присуждено экипажу в составе А. Бреңцис и В. Борц.

Первые автомобильные соревнования на регулярности движения на собственных автомобилях прошли успешно. В организации и проведении этих соревнований принимали активное участие члены автомобильной, туристской и судейской секций клуба.

**А. ВИНОГРАДОВ,**  
начальник Московского АМК,  
судья всесоюзной категории.



*Ваши интервью*

Член совета АМК, летчик-испытатель  
**П. КАЗМИН**

Состязания прошли интересно, Организаторы учли опыт прошлогодних всесоюзных многодневных соревнований, увеличили средние скорости движения до 55—65 км/час. Матерьяльная часть и сами водители были хорошо подготовлены, поэтому встречались в пути туман, трудные участки дорог и даже гололед не помешали спортсменам.

Председатель комитета ДОСААФ  
автомобильного завода, конструктор  
**А. МАРХАУСКАС**

Важнейшее преимущество таких соревнований состоит в том, что участие в них доступно многим автомобилистам — ведь состязания проводятся на собственных автомобилях. Полезность ралли для общей и технической подготовки доездовцев-автомобилистов тоже бесспорна.

Председатель секции автоспорта АМК,  
преподаватель машинovedения  
**А. БРЕҢЦИС**

Мне хотелось бы высказать несколько пожеланий на будущее.

На дистанции нужно улучшить контроль за скоростями, с которыми двигаются участники. Некоторые из них, очень быстро пройдя участок между КВ, «отстаиваются» около белого флага. Хорошо бы организовать так называемые секретные пункты КВ.

Некоторые участники выехали на автомобилях с изношенными шинами. Мы наблюдали в пути, как экипаж «Победа» № 33 шесть раз менял баллоны и чинил камеры. Было бы правильно, чтобы, проверяя автомобили, техническая комиссия обращала внимание и на состояние резины.

Член клуба, водитель 1-го класса  
**С. ИГНАТОВ**

Мне и другому члену экипажа нашего «Москвича-400» — шоферу А. Соколову организация ралли понравилась. Такие соревнования нужно проводить чаще.

Замечены и недостатки. На участке Минск — Молодечно стоял довольно густой туман. При таких условиях установка для дальней части дистанции скорость в 55 километров была явно завышена. На заправочном пункте в Орше мы наблюдали скопление автомобильных участников ралли, которые сегодали на медленные темпы отпуска горючего.

На наших снимках — победители первых ралли на собственных автомобилях (слева направо): вверху — С. Тенешев и А. Машборда, внизу — С. Игнатов и А. Соколов, В. Борц и А. Бреңцис.

Фото В. Довгялло.



# ГДЕ ПОСТАВИТЬ АВТОМОБИЛЬ?

Инженер М. БЕРГМАН



**З**от вопрос волнует сейчас многих автолюбителей, которые не имеют гаражей, мало-мальски отвечающих современным требованиям.

В то же время в результате неуклонно улучшающегося материального благосостояния советских людей число легковых автомобилей, находящихся в личном пользовании трудящихся, непрерывно растет. Теперь в быстрейшем решении гаражной проблемы заинтересованы уже не только владельцы автомобилей, но и все городские жители.

У нас почему-то принято отводить участки под гаражи и автомобильные стоянки, как правило, на окраинах города, зачастую на расстоянии многих километров от того места, где живут сами владельцы автомобилей.

Такое решение вопроса, хотя и кажется заманчивым, но в действительности серьезно ущемляет интересы владельцев автомобилей и в какой-то мере наносит ущерб интересам всех жителей города.

Известно, что шум, гнетота на улицах, загрязнение воздуха и другие неприятные последствия возникают в основном при интенсивном движении автомобилей. А оно, как известно, прямо пропорционально длине пробега по улицам города. Таким образом, чем дальше находится место хранения автомобиля от места проживания его владельца, тем больше возрастают эти последствия.

Нельзя не учитывать и материальной стороны дела. Ведь каждый лишний километр пробега автомобиля — это дополнительный расход топлива, масла, шин, увеличение стоимости технического обслуживания и ремонта.

Мы твердо убеждены, что гаражи для автомобилей индивидуальных владельцев должны входить в состав жилых кварталов и отдельных домов, как неотъемлемые их элементы.

Назрела необходимость пересмотреть и правила открытого хранения автомобилей. Стоянку (без ограничения во времени) следует разрешить на улицах, площадях, в переулках, во дворах, т. е. всюду, где это не нарушает безопасности движения. Вместе с тем должны быть приняты меры против беспорядочной постройки отдельных боксов-сараях из старого железа, горбылей и т. п.

Чтобы упорядочить гаражное строительство, было бы целесообразно разработать общесоюзное положение о гаражах для владельцев автомобилей. Такое положение, на наш взгляд, могло бы включать следующие основные разделы: нормы обеспечения автомобилей гаражами и стоянками и принципы размещения их в плане города; порядок удовлетворения владельцев автомобилей гаражами-стоянками; нормы строительного проектирования; порядок эксплуатации гаражей и стоянок; типовые планировочные схемы расположения гаражей и стоянок в плане жилого квартала и участка.

В связи с этим нам хотелось бы высказать несколько практических предложений и пожеланий.

## СТРОИТЬ ПО ТИПОВЫМ ПРОЕКТАМ!

Вполне понятно, что строительство гаражей для автомобилей индивидуальных владельцев необходимо вести по типовым проектам. Лишь в отдельных случаях, используя местные условия, можно разрешить возводить нетиповые постройки.

Как нам представляется, нужны четыре основных вида типовых гаражей в зависимости от их назначения.

Гараж для центральной части крупного города должен быть многотажным с максимальным использованием участка и применением механизации для внутригаражного перемещения автомобилей. Он должен вмещать 100—200—300 машин.

Для обычных городских условий следует строить гаражи на 50—100 автомобилей. Они могут быть одноэтажными или двухэтажными с использованием подвала для стоянок. Кстати сказать, гаражи этого типа уже разработаны Гипроавтотрансом.

В городских районах с малой плотностью застройки целесообразно иметь гаражи на 10—20—30 машино-мест с самостоятельным двором или без него. Такой гараж можно будет строить по секциям, постепенно увеличивая число боксов.

Наконец для окраинных районов города, где преобладают постройки садового типа, нужны гаражи, имеющие

3—4 бокса. При типовом проектировании следует учитывать, что выпускаемые у нас сборные металлические гаражи (Тушинского завода и др.) имеют серьезный недостаток: они не могут пристраиваться друг к другу. В результате непроизводительно расходуется лишний металл и площадь, необходимая для его размещения.

Следует подчеркнуть, что размещение типовых гаражей в первом и последующих этажах жилых зданий, хотя это и разрешается строительными нормами, не экономно и не может быть рекомендовано.

## КАК ОРГАНИЗОВАТЬ | СТРОИТЕЛЬСТВО.

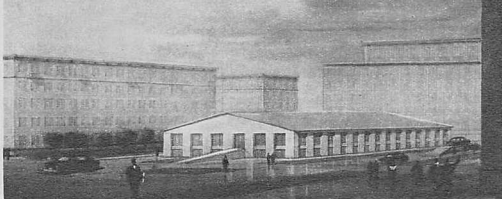
В настоящее время, когда Коммунистическая партия и Советское правительство проводят грандиозную программу жилищного строительства, было бы неправильно рассчитывать на решение гаражной проблемы лишь за счет государства. Поэтому к строительству гаражей должны быть привлечены средства самих владельцев автомобилей. Такое решение разумно и практически вполне осуществимо.

Представляются целесообразными следующие варианты привлечения владельцев машин к участию в гаражном строительстве:

1. Горсовет в соответствии с перспективным планом обеспечения гаражами автомобилей индивидуального пользования намечает строительство определенного количества гаражей на конкретных участках. Одновременно объявляется подписка-продажа отдельных мест-стонок на этих гаражах (аналогично тому, как это делается при целевом жилищном строительстве). В зависимости от результатов подписки устанавливается и очередность строительства.

2. При строительстве отдельных домов или целых жилых массивов должны одновременно планироваться и гаражи. Места в них распределяются между будущими жителями домов с последующей оплатой по сметной стоимости. Таким образом, стоимость гаражей исключается из стоимости жилых помещений.

3. Владельцы автомобилей, проживающие недалеко друг от друга, объединяют свои силы и средства и организуют гаражестроительный кооператив. При этом члены кооператива смогут вложить в строительство не только свои материальные средства, но и личный труд, свои технические знания, энергию и инициативу. Стоимость гаража, возведенного на кооперативных началах, безусловно, будет не высокой.



Гараж на 50 автомобилей индивидуальных владельцев.

4. Многие владельцы автомобилей из-за ряда причин откажутся от участия в строительстве гаражей и будут довольствоваться открытыми стоянками. Им должна быть предоставлена такая возможность путем организации районных, квартальных и дворовых площадок для хранения автомобилей. Для этой цели можно использовать не только внутриквартальные и домовые дворы, но и свободные от уличного движения участки городских проездов, площади, переулков. Такие площадки целесообразно передавать коллективам индивидуальных владельцев, берущим на себя ответственность за содержание самих площадок и хранящихся на них автомобилей.

#### БОЛЬШЕ АКТИВНОСТИ И ИНИЦИАТИВЫ!

Гаражная проблема может быть успешно решена только при активном участии самих владельцев автомобилей. Между тем такой активности и инициативы проявляется мало. Владельцы автома-

билей вкладывают много труда, энергии и средств для того, чтобы обеспечить свои автомобили престижем. Но это делается чаще всего в одиночку и поэтому не приводит к желаемым результатам. Необходимо объединить усилия владельцев автомобилей для решения общей задачи и действовать всем организованно!

Организованные центры по разрешению гаражной проблемы могли бы стать местные автомотоклубы ДОСААФ. К сожалению, до сих пор они объединяют лишь очень незначительную часть владельцев автомобилей и вопросов гаражестроения, по существу, не занимаются. Могут быть и другие формы объединения, например упомянутые выше гаражестроительные кооперативы, коллективы автолюбителей при отдельных предприятиях и т. п.

У нас есть возможности для того, чтобы успешно решить проблему строительства гаражей для автомобилей индивидуальных пользования. Активность и инициатива владельцев автомобилей — залог успешного использования этих возможностей.

## О НОВЫХ СОРТАХ ТОПЛИВО-СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Кандидат технических наук инженер-полковник И. КУВАЙЦЕВ

В последние годы были пересмотрены стандарты на бензины, масла и консистентные смазки для автомобилей. Новые сорта топлива и смазочных материалов обладают лучшими качествами, чем старые.

В настоящей статье освещаются их эксплуатационные свойства и особенности применения на летовых автомобилях «Москвич», «Победа» и «Волга».

По ГОСТу 2384-56 предусматривается выпуск автомобильных бензинов А-66, АЗ-66 (зональные), А-72, А-74 и А-76. Из этого ассортимента для автомобилей «Москвич-401» и «Победа» предназначаются А-66 и АЗ-66, а для автомобилей «Москвич-402» и «Волга» — А-72.

Применяя указанные выше бензины, надо в первую очередь учитывать их испаряемость, детонационную стойкость и наличие тетраэтилсвинца.

По температуре выплипания судят о пусковых свойствах бензина: чем она ниже, тем лучше эти свойства. Как показывает опыт, холодный двигатель можно пустить на бензине А-66 при температуре окружающего воздуха до минус 15°, на А-72 — до минус 13° и на АЗ-66 — до минус 27°.

Благодаря хорошей испаряемости бензин АЗ-66 предназначается для применения на автомобилях, эксплуатируемых в полдень с 1 октября до 1 апреля на севере и в Сибири.

Температура закипания бензина влияет на применимость двигателя и характеризует возможность разжижения масла в кювете.

Детонационную стойкость бензинов оценивают по октановому числу, которое указано в их маркировке. Например, у бензинов А-66 и АЗ-66 оно не ниже 66, а у А-72 — не ниже 72. Если применить бензин с меньшим октановым числом, то возникнет детонация. Эта особенность особенно проявляется на работе двигателя — он сильно изнашивается, снижается его мощность и увеличивается расход топлива. Детонация проявляется сильное легком, чем зимой.

Для новых автомобилей «Москвич» и «Волга» нужно топливо с октановым числом 70. Такая октановый бензина в настоящее время промышленностью не производится. Из выработаемых бензинов для этих автомобилей больше всего подходит А-72. Если он отсутствует, можно применить бензин А-66, но с установленной дозой тетраэтилсвинца или прикормкой доослеза с целью устранения детонации.

Бензин А-72 неэтиллирован, на вид бесцветен. В бензины А-66 и АЗ-66 для повышения их детонационной стойкости добавляют до 0,82 г тетраэтилсвинца (на 1 кг). Количество тетраэтилсвинца в бензине А-66 по новому стандарту уменьшено в полтора раза. Однако и такое содержание тетраэтилсвинца делает бензин ядовитым, и поэтому при обращении с ним должны соблюдаться меры предосторожности. Этилированный бензин имеет оранжево-красный цвет.

## Что волнует НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

### КОМУ ЖЕ ВЕРИТЬ!

В разных учебниках и пособиях даются различные технические характеристики автомобилей. Вот, например, в книге «Устройство автомобилей» В. И. Анохина (Машиз, 1957 год) на стр. 550 говорится: «...Золотник усилителя установлен в продольной рулевой тяге, а силовой цилиндр закреплен на балке оси». В а брошюре «Автобус ЗИЛ-127», написанной Б. Е. Зубочуком, Г. И. Кликушветином и М. И. Фриданом (Автотрансиздат, 1956 год), об этом же рассказывается по-другому: «...в головке цилиндра имеется золотниковый механизм... Конец штока поршня через шаровой палец крепится к кронштейну, установленному на ферме кузова...» (стр. 25).

В обеих этих книгах авторы утверждают, что автобус ЗИЛ-127 вмещает 32 человека, а И. П. Плетанов, В. И. Чернышкин, С. В. Пампель в книге «Справочник шофера» утверждают, что ЗИЛ-127 вмещает 41 пассажира. Кому же верить?

Автобус ЗИЛ-127 вообще не везет. В первой книге (на стр. 545) говорится, что вес автобуса в снаряженном состоянии — 9500 кг, во второй — 10 000 кг

(стр. 7), в третьей — 11 500 кг (стр. 24). База автобуса ЗИЛ-127 в первых двух книгах равна 5600 мм, а в «Справочнике шофера» — 6830 мм.

Таких примеров, к сожалению, можно еще привести немало. На каждой из этих книг, кроме фамилий авторов, указывается и фамилия редакторов, известные уважаемых издательства. Чем же объяснить подобную путаницу? Кто в ней виноват?

Н. Кузьмичев,  
шофер 1-го класса.

Приморский мехлесхоз,  
Ростовская обл.

### НУЖНО ЗНАТЬ УСТРОЙСТВО МОТОЦИКЛА

Мне кажется неправильным, что удостоверение на вождение мотоциклов дается при сдаче экзаменов только по правилам обычного движения. Чтобы правильно и безопасно водить мотоцикл, этого мало. Я предлагаю устраивать для мотоциклистов экзамены также и по устройству материальной части.

А. Ерстов,  
преподаватель-инструктор  
Лабинского АМК.

С 1 января 1958 года по ГОСТу 1862-57 вырабатываются новые масла для автомобилей, а именно: АКН-6, АКЗН-6, АКН-10, АКЗН-10 и АК-10. Они отвечают требованиям эксплуатации легковых автомобилей.

Масло АКН-6 может успешно применяться вместо индустриального 50. На двигателях с сильным пропуском газов следует использовать масло АКН-10.

В новом стандарте отсутствует масло с вязкостью 4 сантистокса (сст) при 100°С, соответствующее смеси 10% индустриального 50 и 40 1/4 веретенного АУ. Его вполне можно заменить маслом АКЗН-6 или АКН-6.

При оценке качества масла учитывают прежде всего его вязкость, температуру застывания и моющие свойства.

Масла АКН-6 и АКЗН-6 имеют вязкость при 100°С не ниже 6 сст и температуру застывания соответственно не выше минус 30° и минус 10°С. Легкое протравливание колчатого вала, необходимое для пуска холодного двигателя, достигается на масле АКН-6 при температуре до минус 13°, а на АКЗН-6 до минус 35°. Вследствие этого масло АКЗН-6 рекомендуется для использования зимой в районах Севера и Сибири.

При работе на масле АКЗН-6 манометр не показывает нужного давления, особенно если оно разжижено топливом. Но это не должно страшить водителей. Благодаря пониженной вязкости масла АКЗН-6 оно в достаточном количестве поступает к трущимся деталям.

Для того чтобы избежать чрезмерного разжижения масла АКЗН-6 топливом при пуске холодного двигателя, нельзя злоупотреблять подсосом и долго пользоваться стартером. В этом случае рекомендуется путем подогрева впускного тракта уменьшить испарение бензина и тем самым облегчить воспламенение горючей смеси.

Масла АКН-10, АКЗН-10 и АК-10 при 100°С обладают вязкостью не ниже 10 сст. АКН-10 является типичным летним автомобильным маслом, АКЗН-10 может применяться летом и зимой, так как имеет низкую температуру застывания. Ему свойственна повышенная вязкость при 100° и сравнительно небольшая при низких температурах.

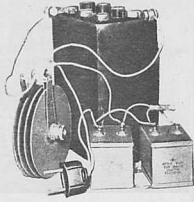
Все новое масло, за исключением АК-10, содержит присадку АЗНИИ-5. Она предотвращает образование углеводородных отложений и пригорание поршневых колец. При работе на масле с присадкой поршни выглядят чистыми, как бы вымытыми.

По ГОСТу 8412-57 предусмотрен также выпуск новых автомобильных трансмиссионных масел ТАп-10 и ТАп-15. Они обладают вязкостью в два раза меньшей, чем мигрол. Это обеспечивает легкое трогание автомобиля с места и уменьшает затраты энергии на трение в агрегатах трансмиссии при его движении. Для предотвращения износа шестерен в состав масла введена противоизносная присадка.

Масло ТАп-10 предназначается для Севера и Сибири, а ТАп-15 для использования зимой в средней климатической полосе СССР (на легковых автомобилях его можно применять и летом).

С 1 июля 1957 года в соответствии с ГОСТом 4366-56 вырабатывается синтетический, сополированный из керосина, УСС-1, УСС-2 и УСС-3 автомобильный. Лучшим по качеству является УСС-автомобильный.

# ВЫПРЯМИТЕЛЬ ДЛЯ ЗАРЯДКИ АВТОМОБИЛЬНЫХ И МОТОЦИКЛЕТНЫХ АККУМУЛЯТОРОВ



Для зарядки автомобильных и мотоциклетных аккумуляторов от сети переменного тока может быть изготовлен селеновый выпрямитель, в котором используются конденсаторы. При работе с этим выпрямителем отпадает необходимость в регулировании зарядного тока и наблюдении за его величиной.

Схема выпрямителя представлена на рисунке. В ней применен обычный выпрямительный мостик с селеновыми шайбами. К одной из его диагоналей присоединяется заряжаемая батарея, а другая через конденсатор выключается в сеть переменного тока.

Конденсаторы для такого выпрямителя могут быть использованы любые, за исключением электролитических. Емкость подбирается в зависимости от величины зарядного тока и напряжения в сети в соответствии с таблицей 1. Таблица

При сборке выпрямителя для зарядки 12-вольтовых батарей в каждом плече мостика следует поставить вместо одной шайбы две. Для 6-вольтовых батарей достаточно иметь в каждом плече по одной шайбе.

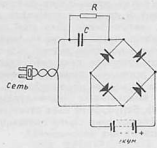


Таблица 1

Марка машины	Тип аккумулятора	Зарядный ток	Емкость конденсатора для сети		Потребляемая мощность
			127 в	220 в	
«Победа» М-20	6-СТ-54	3 А	100 мкф	50 мкф	80 Вт
«Москвич-412»	6-СТ-42	3 А	100 мкф	50 мкф	80 Вт
«Москвич-400»	3-СТ-60	3 А	80 мкф	50 мкф	40 Вт
Мотоциклы	3-МТМ-14	1,5 А	40 мкф	25 мкф	20 Вт
Мотоциклы:					
ИИ-45, К-125, М-1А	3-МТ-7	0,5 А	15 мкф	8 мкф	7 Вт

составлена из расчета на сеть переменного тока с частотой 50 герц. При использовании конденсаторов меньшей емкости их соединит между собой параллельно, так, чтобы общая емкость была равна сумме емкостей всех конденсаторов.

Если в выпрямителе применен мостик с двумя шайбами в каждом плече, то его можно использовать для зарядки как 12-, так и 6-вольтовых аккумуляторов, причем зарядный ток не будет зависеть от напряжения заряжаемой батареи, а только от емкости конденсатора.

Таблица 2

Напряжение аккумулятора	Зарядный ток	Тип выпрямителя	Размер выпрямительной шайбы
6 в	0,5 А	АВС-45169, АВС-60-37, ДПЦ-21, ДПЦ-22, ДПЦ-23, ДПЦ-24	45 мм
6 в	1,5 А	АВС-75-39	квадрат 75х75
6 в	3 А	АВС-90-70, АВС-100-61, АВС-205, ВС-204, ВС-35	
12 в	3 А	АВС-60-72, АВС-100-93, ВС-307, ВС-206, ВС-43	> 80х90 > 100х100 > 100х100

Примечание: Вместо выпрямительных шайб малых размеров можно применять шайбы больших размеров.

Рабочее напряжение конденсаторов должно быть не ниже 180 вольт для сети 127 вольт и не ниже 300 вольт для сети 220 вольт.

Параллельно конденсатору желательно включить обычное сопротивление от 80 до 160 Ом (типов ВС-2 или МЛТ-2), через которое разряжается конденсатор при выключении выпрямителя.

Выпрямительный мостик лучше всего использовать готовый, руководствуясь таблицей 2. Его также можно собрать из селеновых шайб. Размеры шайб разной величины зарядного тока приведены в той же таблице.

При работе с выпрямителем следует иметь в виду, что его нельзя включать в сеть, если к нему не подключена аккумуляторная батарея, так как работа без нагрузки вызывает местное выгорание селенового слоя шайбы. В сырых помещениях приспосабливать к работающему выпрямителю не следует.

В. КУШПИЛЬ,  
Ф. СУББОТИН.

Ленинград.

# Автомобильные ралли

А. КЛОПКОВ, судья республиканской категории, тренер-инструктор ЦАМК

Автомобильный спорт становится все более популярным в нашей стране. Это относится и к сравнительно новому у нас виду соревнований — так называемым ралли. В ходе их проверяются выносливость, закалка, технические знания спортсменов-автомобилистов, их навыки в уходе за автомобилем и его подготовке к длительной безотказной работе, умение правильно ориентироваться на дорогах и в населенных пунктах, выбирать и поддерживать необходимые скорости. В то же время такие соревнования позволяют выявлять многие эксплуатационные качества автомобилей.

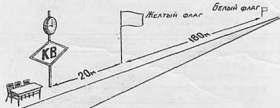
Ралли проводятся на обычных серийных автомобилях. Возможность серьезных поломок или выхода автомобилей из строя почти исключена, риск получения травм участниками также крайне незначителен. Все это привлекает к ралли не только шоферов-профессионалов, но и любителей — владельцев автомобилей.

Автомобильные ралли включены в программу Всесоюзной спартакиады по военно-прикладным видам спорта. Это значит, что они должны проводиться в каждой области, крае, автономной и союзной республике. Таким образом, эти соревнования получат большое распространение в нашей стране, позволят значительно пополнить ряды спортсменов-автомобилистов.

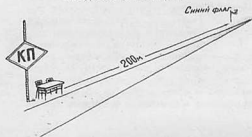
Центральный автомотоклуб СССР и редакция получают письма, авторы которых просят осветить различные вопросы, касающиеся организации и проведения ралли. На некоторые, наиболее важные из этих вопросов мы попытаемся дать ответ в настоящей статье.

## ЧТО ТАКОЕ РАЛЛИ

Этим коротким словом обозначают автомобильные безостановочные соревнования на регулярность движения. Они состоят, как правило, из двух этапов: основных дорожных соревнований на дистанцию от пятисот до нескольких тысяч километров и дополнительных упрямлений.



Схемы устройства пунктов контроля времени и контроля прохождения дистанции.



Основные дорожные соревнования заключаются в движении по заданному маршруту, разбитому на отдельные участки. Все участники соревнований стартуют самостоятельно под наблюдением судейской коллегии в назначенное для них время. На расположенный в конце каждого участка пункт контроля времени (КВ) спортсмен обязан прибыть точно в назначенный срок. За каждую минуту опоздания или преждевременного прибытия на пункт КВ участнику соревнований начисляется по одному штрафному очку. Однако штрафные очки можно получить и в других случаях, например, нарушив правила уличного движе-

Для определения мест, занятых участниками, получившими равное число штрафных очков в основных дорожных соревнованиях, назначаются одно или несколько дополнительных упрямлений. Это могут быть скоростные соревнования на дистанцию 0,5—1 км с места, подъем на холм, испытание автомобиля на движение накатом, соревнования на лучшее фигурное вождение. Их проводят на каком-либо отрезке дистанции или в районе старта-финиша основных дорожных соревнований. В последнем случае спортсменом может быть предоставлено время для отдыха (не более одного часа).

## ШКАЛА КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОЧКОВ, НАЧИСЛЯЕМЫХ ЗА СПОРТИВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ В АВТОМОБИЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ НА РЕГУЛЯРНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ (РАЛЛИ)

Группа	Дистанция		Закончившим соревнования				За занятые места в зачетной группе (независимо от числа штрафных очков)											
	для легковых	для грузовых	без штрафных очков	со штрафными очками			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11-15	16-20

Ралли однодневные																			
IV	500	300	8	4	—	—	4	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V	500	300	6	3	—	—	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Ралли безостановочные двухдневные																			
III	1500	1000	50	10	—	—	10	7	5	4	3	2	1	—	—	—	—	—	—
IV	1500	1000	15	7	—	—	8	5	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—
V	1500	1000	10	5	—	—	6	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Ралли безостановочные трехдневные																			
I	2500	1700	40	20	10	—	30	20	15	11	9	7	6	5	4	3	2	1	—
II	2500	1700	35	17	8	—	20	15	12	9	7	6	5	4	3	2	1	—	—
III	2500	1700	30	15	7	—	15	12	9	7	6	5	4	3	2	1	—	—	—
IV	2500	1700	25	12	6	—	12	9	7	5	4	3	2	1	—	—	—	—	—
V	2500	1700	20	10	5	—	10	7	5	4	3	2	1	—	—	—	—	—	—

Ралли многодневные (5—6 дней)																			
I	3750	2500	60	30	15	8	40	25	20	15	10	8	7	6	5	4	3	2	1
II	3750	2500	40	20	10	5	30	20	15	11	9	7	6	5	4	3	2	1	—
III	3750	2500	30	15	8	4	20	15	12	9	7	6	5	4	3	2	1	—	—

Примечания: 1. Если в дистанцию не входят кроссовые участки или их менее 10%, то число классификационных очков, записываемое от штрафных, уменьшается на 20% (однако, если не менее 50% дистанции проходит по улучшенным грунтовым дорогам и щебеночным шоссе, то они начисляются в полном размере). Если дополнительные соревнования не являются скоростными или кроссовыми, то число классификационных очков за занятое место уменьшается на 20%. Оба эти правила не распространяются на однодневные (500 и 300 км) соревнования. Доли очков округляются до 0,5 в сторону уменьшения.

2. Если состояние дороги не позволяет установить среднюю скорость 40 км/час для легковых автомобилей, дистанция однодневного ралли может быть сокращена, но не более чем на 20%.

3. Классификационные очки закончившим соревнования начисляются независимо от очков за занятые места.

## ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИЯХ

Первая задача, которую должны решить организаторы ралли, — составление положения о соревнованиях. В нем следует отразить цели и задачи, дату и время проведения, программу соревнований, условия допуска участников, указать марки и модели автомобилей, систему и порядок зачета, условия награждения победителей и др.

В положение необходимо включить помещаемую в этом номере таблицу начисления классификационных очков, утвержденную приказом Всесоюзного комитета физической культуры и спорта № 107 от 2/IV 1953 года.

Для привлечения к соревнованиям возможно большего числа владельцев автомобилей в положении и смете расходов желательно предусмотреть отдельный или дополнительный личный зачет для них, а также выделить соответствующее количество призов.

Наряду с положением должны быть разработаны и так называемые основные условия соревнований. В них нужно подробно осветить все вопросы, касающиеся организации и проведения соревнований, а именно: требования к участникам и их автомобилям, правила поведения участников, разъяснения по работе отдельных групп судей, инструкции административному и обслуживающему составу, таблицу пенализации и т. д.

### ВЫБОР И ОБОРУДОВАНИЕ ДИСТАНЦИИ

Трасса соревнований, как правило, должна представлять собой кольцевой замкнутый маршрут, проходящий по дорогам общего пользования с твердым покрытием различного качества. В крайнем случае могут быть использованы и radialные (маятниковые) маршруты.

При выборе трассы необходимо учитывать метеорологические условия и возможность их изменения, количество и квалификацию участников, интенсивность движения на дороге и т. п.

На трассе соревнований в соответствии с правилами 1957 года должны находиться пункты контроля времени (КВ), пункты контроля прохождения (КП) и судьи на дистанции, а также пункты заправки ГСМ. Пункты КВ располагаются через каждые 70—100 км. Пункты заправки ГСМ должны быть размещены на расстоянии не более 300 км один от другого.

В целях облегчения проведения ралли на дистанции 500 км для легковых и 300 км для грузовых автомобилей целесообразно отказаться от устройства пунктов заправки на трассе. Достаточно будет организовать такой пункт на месте старта-финиша. Участникам же следует иметь емкости с запасом бензина и масла, обеспечивающим прохождение всей дистанции.

При выборе и утверждении трассы ралли необходимо получить от местных органов милиции разрешение на проведение соревнований в установленное время, а также согласовать с ними вопросы об отдельных изменениях в правилах движения (обычно участникам разрешается некоторое повышение скорости на перекрестках, в населенных пунктах и т. п.).



### ОРГАНИЗАЦИЯ ПУНКТОВ КВ, КП, ГСМ И ЗАКРЫТОГО ПАРКА

Пункты КВ располагаются с правой стороны по ходу движения так, чтобы не создавалось помех для участников соревнований и транспорта. На следует устраивать пункты КВ в непосредственной близости от перекрестков и железнодорожных переходов, на узких улицах, в населенных пунктах, на сужениях и закруглениях дорог.

За 200 м до пункта КВ вывешивают на высоком шесте белый, а за 20 м — желтый флаги. На самом пункте ставят стол для работы судей, табличку-указатель «КВ №...» и хорошо видимые часы.

Пункты КП организуют в случае необходимости особым контролем прохождения участниками того или другого участка трассы. За 200 м от них устанавливается синий флаг (см. рис.). Примерное время прохождения отмечается в контрольной карте участника и записывается в протоколе.

Судей на дистанции ставят в случае необходимости особого контроля за выполнением условий соревнования или в местах, где возможны длительные задержки движения не по вине участников (крупные перекрестки дорог и узлы, железнодорожные переходы и др.).

Пункты заправки ГСМ должны иметь удобный подъезд и обеспечивать одновременную заправку нескольких автомобилей без задержки участника соревнований.

Закрытый парк (см. рис.) устраивают на месте старта-финиша соревнований. Он представляет собой огражденный участок территории, на котором под наблюдением судейской коллегии находится автомобили участников после осмотра их технической комиссией до момента старта или другого времени, установленного положением о соревнованиях. Вход участников в закрытый парк, пребывание и поведение в нем регламентируются положением и основными условиями. За нарушение указанных в них правил участники штрафуются по специальной шкале пенализации.

### ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ СУДЕЙСКОЙ КОЛЛЕГИИ

Особенно ответственной в автомобильных соревнованиях на регулярность движения является работа секретариата судейской коллегии. Для главного секретаря и секретарей (4—5 человек) необходимо выделить отдельное помещение, запретить доступ в него лицам, не связанным непосредственно с их работой.

До начала соревнований секретариат должен в первую очередь подготовить графики движения и путевые документы участников, материалы для работы технической комиссии и, наконец, протоколы остальных судей.

Накануне соревнований секретариат выдает участникам карты неисправностей и документы технической комиссии, а после сообщения последней о постановке допущенного в ралли автомобиля в закрытый парк — путевые документы.

По мере окончания дорожных соревнований секретариат на основании контрольной карты, владышки и карты неисправностей подсчитывает сумму штрафных очков и определяет место, занятое тем или иным участником. Результаты подсчетов заносятся в судейский протокол, который впоследствии сверяется с протоколами пунктов КВ и КП, а также судей на дистанции.

Начальник дистанции и его помощники обязаны лично или с помощью опытных спортсменов определить средние скорости движения на каждом участке трассы и своевременно сообщить эти данные главной судейской коллегии для соответствующих расчетов и составления графика, выполняемых секретариатом.

Главный хронометрист должен убедиться в точности хода часов на пункте КВ и до старта первого автомобиля должен сообщить главному судье о готовности службы времени к соревнованиям.

Председатель технической комиссии и судьи — технические контролеры (4 и более человек в зависимости от числа участников) проверяют исправность автомобилей и соответствие их требованиям положения и основным условиям; пом-

СТОЯНКА АВТОМАШИН

ПУНКТ ЗАПРАВКИ Г.С.М.



бируют узлы и агрегаты, не подлежащие разборке, и маркируют детали, которые нельзя заменять в ходе соревнований; контролируют соблюдение участниками правил поведения в закрытом парке. По окончании основных дорожных соревнований они определяют техническое состояние каждого автомобиля, его узлов и агрегатов, а также целостность ранее установленных пломб и клеймения. Обязательно должен быть составлен технический отчет о соревнованиях с указанием имевших место поломок и неисправностей.

Судьи на пунктах КВ и КП обязаны обеспечить своевременную подготовку пунктов к работе, заносить в контрольные карты участников и в протокол данные о времени их прибытия, наблюдать за выполнением правил соревнований.

#### ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ И ИХ ПОДГОТОВКА

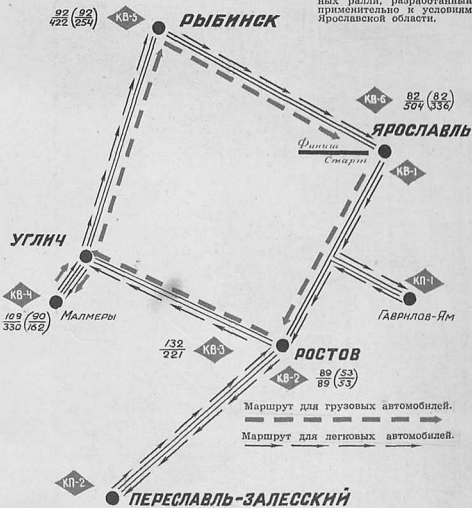
К участию в ралли допускаются серийные автомобили отечественного производства. Отступления от заводского стандарта, как правило, не должны иметь места. Обычно разрешается устанавливать приспособления для обмыливания водой ветрового стекла, масляный радиатор, дополнительный звуковой сигнал и указатели поворота. Все эти изменения обязательно должны быть оговорены в положении. В остальном требования к автомобилям сводятся к исправности узлов и агрегатов, гарантирующих безопасность движения, и к опрятному внешнему виду машин.

Одной из главных особенностей соревнований на регулярность движения является запрещение разборки и тем более замены таких деталей, как, например, карбюратор, прерыватель-распределитель, топливный насос, катушка зажигания, генератор. Количество запасных покрышек и камер шин оговаривается в положении, и участник имеет право воспользоваться ими только при условии предъявления их в момент осмотра технической комиссией. Это же правило распространяется на инструмент и запасные части.

Все это обязывает спортсмена самым тщательным образом проверить и отрегулировать перед соревнованием свой автомобиль, обратить особое внимание на системы питания и электрооборудования, пуск и работу двигателя. Целесообразно принять меры к устранению отдельных «слабых» мест в конструкции того или иного автомобиля и к защите электрооборудования от влаги.

Подготовка к ралли и требования, предъявляемые к участникам, гораздо сложнее, чем это может показаться на первый взгляд. Исчерпывающе изложить их в журнальной статье не представляется возможным, да мы и не ставили перед собой такой цели. Эти вопросы подробно освещены во временном типовом положении, которое рассылается ЦК ДОСААФ на места.

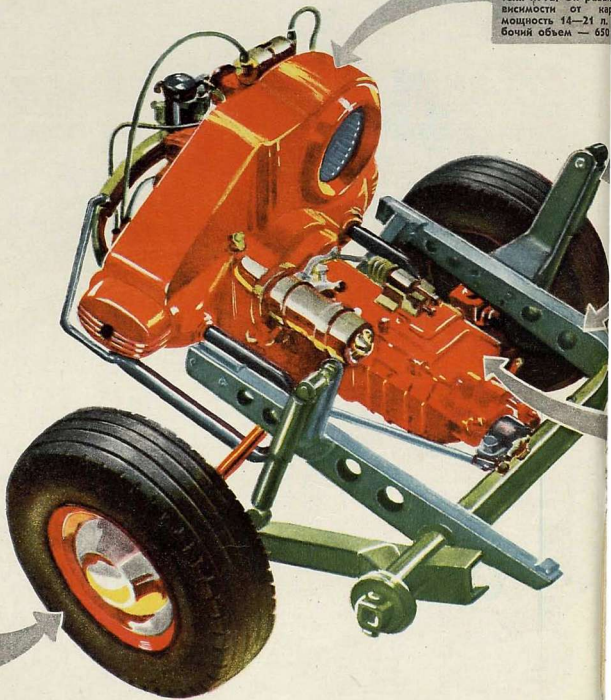
Вариант трассы однодневных ралли, разработанный применительно к условиям Ярославской области.



# Силовой агрегат для мин

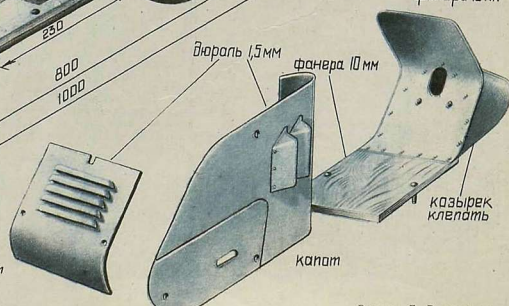
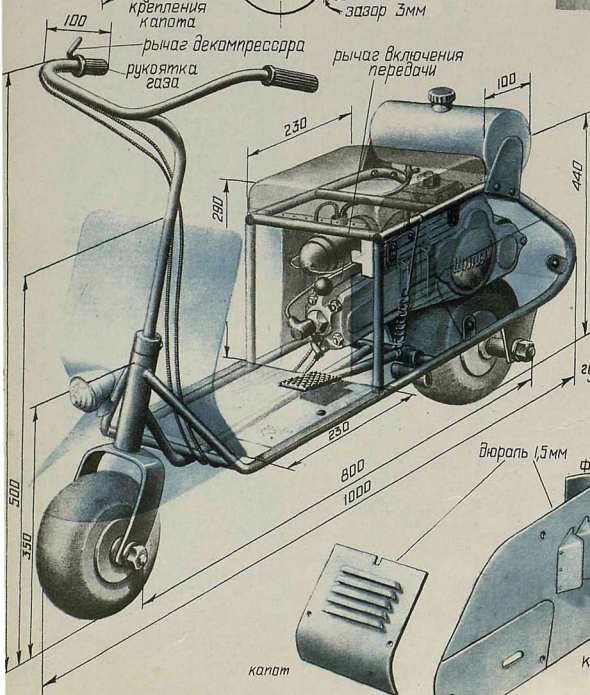
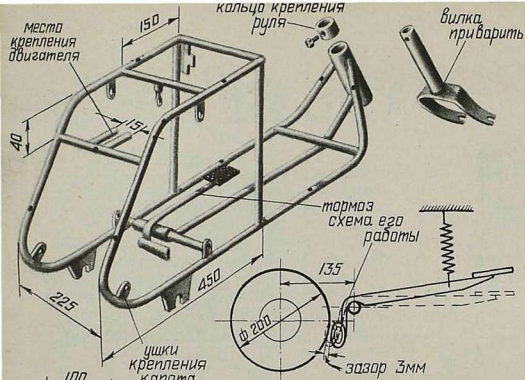
Научным автомобильным и автомоторным институтом НАМИ совместно с Московским заводом малолитражных автомобилей и Ирбитским мотозаводом разработан силовой агрегат для микроавтомобилей, показанный на рисунках. Агрегат состоит из двигателя, дискового и центробежного сцеплений, коробки передач, полуосей с двумя шарнирами на каждой, системы подвески и колес с тормозами.

Двухцилиндровый верхнеклапанный П-45 с принудительным воздушным охлаждением на базе мотоциклета М-72. Он развивает в зависимости от карбюратора мощность 14—21 л. с. Бачок объема — 650.



Колеса и шины [500—10] — те же, что и у легкой мотоцикла «СЗЛ» Серпуховского завода.





капот

капот

# МОТОРОЛЛЕР „МАЛЮТКА“

**М**отороллер «Малютка» (см. рис.) специально сконструирован для детей возрастом от 7 до 12 лет. Он имеет небольшие шасси и размеры. На нем установлен серийный велосипедный двигатель «Иртыш», который позволяет развивать скорость движения до 30 км/час. Крутящий момент на заднее колесо передается с помощью резинового ролика, находящегося на двигателе. Прикасаясь к шине, ролик араждает колесо.

Мотороллер снабжен рукояткой газа мотоциклетного типа (см. рис.). Для резкого торможения служит ножной тормоз, действующий на заднее колесо. Пуск двигателя осуществляется с хода; для этого необходимо 2—3 раза оттолкнуться от земли ногой, как на обычном детском самокате. Для облегчения пуска двигателя и для его остановки пользуются декомпрессором, рычаг включения которого установлен на руле рядом с рукояткой газа. Применяемые на мотороллере шины низкого давления обеспечивают мягкость хода, вследствие чего не требуются специальные амортизационные устройства.

При движении мотороллера под уклон ведущий ролик с помощью рычага включения передачи (см. рис.) может быть выведен из соприкосновения с шиной ведущего колеса. В этом случае двигатель продолжает работать на холостом ходу. Скорость движения мотороллера, по желанию, может быть снижена до 3—10 км/час, что достигается установкой дроселя карбюратора в положение полного открытия. Благодаря этому езда на мотороллере становится столь же безопасной, как и на обычном детском самокате.

Конструкция мотороллера «Малютка» очень проста. Его может построить любитель, умеющий обращаться со слесарным инструментом и сварным аппаратом.

На вкладки представлен чертеж мотороллера с основными габаритными размерами.

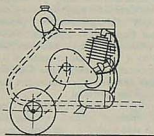
Основой его служит рама (см. рис.), на которой монтируются все части. Рама сделана из обрезков стальных тонкостенных труб размером 20 × 17 мм. Можно использовать в качестве материала для рамы обычные водопроводные трубы, но в этом случае вес ее значительно увеличится.

К даум основным дугам рамы приваривают автогенном поперечные короткие трубки и все другие детали, а также кронштейн ножного тормоза, из которых изготавливают раму. Для того чтобы трубы при изгибании не смялись и изгиб получился ровным, необходимо tutto набить их сухим песком и с обеих концов забить в них деревянные пробки. В местах изгиба следует прогреть трубы паяль-

ной лампой. Не рекомендуется сразу сваривать раму наглухо. Сначала нужно ее «наживить», затем устранить перекосы и неточности сборки и лишь после этого приварить все стыки.

В передней части рамы надо приварить отрезок толстой водопроводной трубы длиной 160 мм. В нее должна легко входить трубка, к которой приваривают переднюю вилку, выполненную из листовой стали толщиной 3 мм.

Руль изготавливают из трубы толщиной 17—16 мм. В качестве него можно использовать также готовый руль от детского велосипеда. Передний щиток выгибают из листового дуралюминия толщиной 1,5 мм. К нему прикрепляют алюминиевыми заклепками козырек.



Компновная двигателя Д-4.

Подножкой служит прямоугольник, вырезанный из фанеры толщиной 10—12 мм, к которой прикрепляют щиток. На фанерную подножку необходимо прибить лист рубчатой резины. Щиток крепится к подножке и козырьку четырьмя болтами, для чего высверливают в раме соответствующие отверстия, в которых должна быть резьба под болты 6 мм.

Сиденье мотороллера представляет собой фанерный прямоугольник размером 230 × 230 мм. На него уложен слой губчатой резины толщиной 40 мм, обтянутой дерматином. Сиденье крепится к раме двумя болтами, которые перед его обтяжкой дерматином следует укрепить на фанере.

Топливный бак можно изготовить из жести толщиной 0,5 мм. Кронштейны для его крепления делают из стали или латуни толщиной 1 мм. В нижней части бака крепят краник, на который надевается гибкий шланг бензопровода. Бак должен быть снабжен хорошей пробкой с дренажным отверстием диаметром не менее 1 мм.

Две боковые панели мотороллера изготавливают из листового дуралюминия

толщиной 1,5 мм. Они должны иметь шторки (жалюзи) для лучшего охлаждения двигателя. Боковые панели крепят тремя болтами, для которых приварены к раме специальные ушки с отверстиями и резьбой. Ушки можно сделать из листовой стали толщиной 3—4 мм.

Заднюю панель изготавливают также из листового дуралюминия. Она имеет желоба для выхода воздуха и крепится тремя болтами.

Для мотороллера лучше всего подходят авиационные пневматические колеса размером 200 × 80, которые можно приобрести из числа смесанных в аэроклубе ДОСААФ. В этом случае отпадает надобность в установке подшипников, так как они смонтированы в колесах.

При использовании авиационных пневматиков необходимо только выточить оси, соответствующие внутреннему диаметру подшипников и имеющие резьбу и гайки для крепления их на раме и передней вилке (по типу велосипедных осей). Пригодны и любые другие колеса, даже не пневматические, но с резиновым ободом; правда, в этом случае ухудшится мягкость хода мотороллера. Могут быть использованы также колеса, применяемые на ступенях эскалаторов метро; они имеют достаточно толстый внешний резиновый обод.

Перед установкой двигателя «Иртыш» на раму мотороллера необходимо укрепить глушитель на одну треть и вывести выпускную трубу в сторону (чтобы масло из него не попадало на колеса), спилить кронштейн второй точки крепления глушителя и удлинить гибкий трос дроселя карбюратора. После этого можно монтировать двигатель, подогнав ведущий ролик к колесу. Допускаются небольшие отступления от требуемого диаметра при подборе колеса к мотороллеру. Это не повлияет на скорость и тяговые качества двигателя.

Для мотороллера «Малютка» можно применить велосипедный двигатель Д-4 (см. рис.). При монтаже его необходимо сделать на раме соответствующее крепление, в на ведущем колесе установить звездочку, так как он имеет цепную передачу. Двигатель Д-4 повышает динамические качества мотороллера.

Перед сборкой мотороллера желательно готовые его части выкрасить нитроакраской и установить на козырьке автомобильный подфарник, который вполне заменит фару. При желании можно смонтировать в фару лампочку от карманного фонаря с питанием от батареи.

Ю. ХУХРА.

## КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОРОЛЛЕРА „МАЛЮТКА“

ДЛИНА — 1000 мм; ВЫСОТА ДО РУЛЯ — 710 мм; ШИРИНА КОРПУСА — 230 мм; БАЗА — 800 мм; ДИАМЕТР КОЛЕС — 200 мм; ОБЪЕМ ЦИЛИНДРА ДВИГАТЕЛЯ — 48 см<sup>3</sup>; МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ — 0,8 л. с. ПРИ 3000 ОБ/МИН.; МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ — 30 КМ/ЧАС. ПРИМЕНЯЕМОЕ Топливо — БЕНЗИН А-66 ИЛИ А-70, СМЕШАННЫЙ С МАСЛОМ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ В ПРОПОРЦИИ 25 : 1; ЕМКОСТЬ ТОПЛИВНОГО БАКА — 1,6 Л; РАСХОД ТОПЛИВА — 1,5 Л/100 КМ.

# СИЛОВЫЕ ПЕРЕДАЧИ

В предыдущей статье (см. журнал «За рулем» № 3 за 1958 год) были рассмотрены особенности двигателей современных микролитражных автомобилей. Данная статья освещает типичные конструкции их силовых передач.

Почти у всех моделей микролитражных автомобилей сцепление, коробка передач и главная передача объединены в один агрегат — силовой блок. Назначение его — передавать усилие от двигателя к ведущим колесам.

Как известно, двигатель микролитражного автомобиля имеет малую мощность. Поэтому при движении такого автомобиля с небольшой скоростью в городе или преодолении им препятствий водителю приходится часто переключать передачи. Многократное переключение утомляет шофера, особенно любителя. В связи с этим на ряде моделей микролитражных автомобилей процессы переключения передач частично автоматизированы.

Чем объяснить, что на микролитражных автомобилях не применяются автоматические гидромеханические коробки передач? Прежде всего тем, что они сложны в производстве и ремонте, тяжелы и дорожи механических коробок. Кроме того, использование автоматических коробок передач несколько ухудшает динамические качества автомобилей. На автомобилях среднего и особенно высокого класса это компенсируется увеличенной мощностью двигателя. У микролитражных же автомобилей запаса мощности нет.

Частичная автоматизация процессов выключения и включения сцепления удобна по двум причинам. Во-первых, облегчается переключение передач. Во-вторых, предотвращается остановка двигателя при запаздывании переключе-

ния с высшей передачи на низшую (что часто случается у малоквалифицированных водителей).

В 1953 году автоматическое сцепление (рис. 1) было применено на автомобиле «Ситроен-2CV» с двигателем, имеющим рабочий объем 425 см<sup>3</sup>. Оно состоит из автоматического центробокового и обычного однодискового сцепления. Оба они работают последовательно и дополняют друг друга.

На коленчатом валу установлен маховик, на котором закреплены раздвижные колодки центробокового сцепления. Ведомый барабан — фрикционный. Дисковое обычное сцепление состоит из ведомого и нажимного дисков и опорной поверхности на ведомом барабане. Первый вал коробки передач сцепляется с ведомым диском.

Колодки центробокового сцепления представляют собой изогнутые пружинящие пластины, на которых размещены грузики и фрикционные накладки. Пружинные пластины прикреплены к ведущему барабану, грузики и накладки приклеены.

Когда ведущий барабан начинает вращаться с числом оборотов выше чем 800 в минуту, грузики под действием центробежной силы отходят от него и прижимают накладки к боковой поверхности ведомого барабана. При 1200 об/мин крутящий момент, передаваемый сцеплением, равен 2,5 кгм. По мере увеличения числа оборотов коленчатого вала двигателя момент сцепления также возрастает.

Дисковое сцепление выключается принудительно педалью и должно применяться для того, чтобы облегчить расцепление зубьев или кулачков шестерен коробки передач в тот момент, когда автоматическое сцепление еще «ведет».

Плавность включения обеспечивается автоматическим сцеплением независимо от того, резко или не резко будет включено стандартное, дисковое сцепление.

В 1957 году эта конструкция была изменена в сторону еще большей автоматизации. Дополнительно применили автоматическое устройство (см. рис. 2), благодаря которому автомобиль стал иметь так называемое двухпедальное управление, т. е. только педали газа и тормоза.

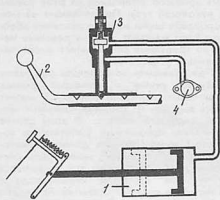


Рис. 2. Схема дополнительного автоматического устройства к сцеплению.

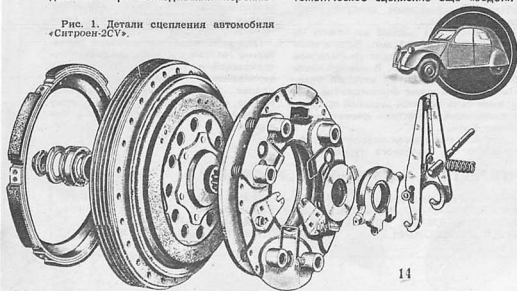
Схема действия нового устройства следующая. Когда рычаг переключения 2 выходит из нейтрального или из любого другого положения, он с помощью специального фиксатора, управляющего клапаном 3, соединяет впускную трубу провод двигателя 1 с вакуум-цилиндром, приводящим в действие педаль сцепления. При включенной передаче или нейтральном положении рычага вакуум-цилиндр сообщается с атмосферой и сцепление автоматически выключается.

Аналогичная схема, но применительно к автоматическому электросцеплению «Ферлек», используется на автомобиле «Рено-4CV» (вес автомобиля — 620 кг, рабочий объем двигателя — 750 см<sup>3</sup>).

Известны и другие автоматические устройства, устанавливаемые на микролитражных автомобилях, например «Саксомат» (см. «За рулем» № 3 за 1958 год).

Стремясь сократить длину и уменьшить вес двигателя и силового блока, конструкторы микролитражных автомобилей создали так называемые двухвалковые коробки передач. При этом главная передача расположена между двигателем и коробкой. Такая схема применима для автомобилей как с передним ведущими колесами, так и с задним расположением двигателя) (здесь и далее ведущими колесами.

Рис. 1. Детали сцепления автомобиля «Ситроен-2CV».



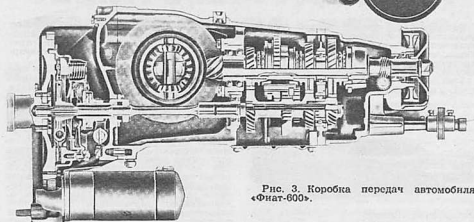


Рис. 3. Коробка передач автомобиля «Фиаг-600».

Двухвалынные коробки должны иметь жесткие и прочные валы. Иначе не удастся избежать шума и быстрого износа шестерен при работе. В то же время желательна в таких коробках относительно большая длина вала влечет за собой увеличенный прогиб. Затруднен также подбор передаточных чисел (особенно на I и II передачах) и соотношение между отдельными передачами.

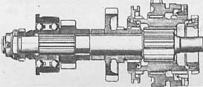
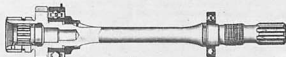
Практика показывает, что на микролитражных автомобилях целесообразно устанавливать четырехступенчатые коробки передач. Применение их позволяет сократить соотношение между высшей и следующей за ней передачей по сравнению с трехступенчатными коробками на 25% и довести его до 1:1,4—1:1,3. Такое соотношение облегчает разгон, улучшает динамику и топливную экономичность, поскольку время движения на высших передачах резко возрастает.

Проведенные в НАМИ испытания отечественных и зарубежных автомобилей с трех- и четырехступенчатыми коробками передач показали, что при четырехступенчатых коробках средняя скорость движения по городу возрастает на 5—6%, а расход топлива снижается на 5—7%.

На рис. 3 показана коробка передач автомобиля «Фиаг-600». Для уменьшения прогиба вала шестерни II передачи вынесены уже за пределы картера, что значительно сократило расстояние между подшипниками. IV передача коробки — ускоряющая. Она так же, как и II и III передачи, снабжена синхронизаторами.

Шестерни I, III и IV передач промежуточного вала (называемого так по аналогии с обычными коробками передач) составляют общий блок. Ведущая шестерня главной передачи изготовлена за одно целое с ведомым валом коробки. Спиральные шестерни IV, III и II передач находятся в постоянном зацеплении и вращаются на стальных втулках. Меж-

Рис. 4. Синхронизатор коробки передач автомобиля «Ситроен-2CV».



ду шестернями IV и III передач расположен блок синхронизатора, на котором размещена скользящая шестерня I передачи.

«Вторичный», или главный, вал лежит на двух подшипниках, один из которых находится в промежуточной крышке. Другой подшипник, расположенный у конической шестерни, — двухрядный, шариковый, одновременно являющийся радиально-упорным.

Интересна конструкция коробки пере-

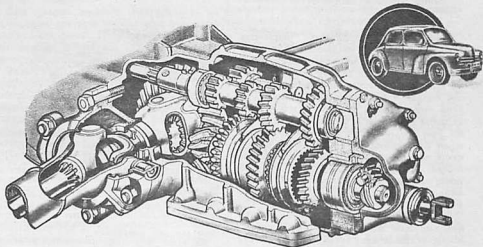


Рис. 5. Коробка передач автомобиля «Рено-4CV».

дачи автомобиля «Ситроен-2CV», также выполненная совместно с главной передачей. Несмотря на двухвальную конструкцию, она сохранила принцип обычной стандартной коробки. Для получения необходимого передаточного числа использовано несколько пар шестерен. Как это удалось сделать, видно из рис. 4, где показаны отдельно ведущий вал и элемент ведомого вала.

Принцип работы коробки таков. От ведущего вала усилие передается блоку шестерен промежуточного вала, надетаго на вал ведущей шестерни. На ведомый вал оно передается посредством скользящей каретки с синхронизаторами или пары шестерен IV передачи. Передача усилия на вал ведущей шестерни главной передачи происходит либо через пару шестерен I передачи, либо через замыкающую муфту.

Для этой коробки характерно высокое передаточное число I передачи, равное 6,71:1. Она имеет оригинальный механизм переключения, благодаря которому водитель при трех передачах делает

только два движения рычагом переключения — на себя и от себя без перемещения его направо или налево. Этот механизм упрощает процесс переключения, что особенно важно в связи с незначительным рабочим объемом двигателя (425 см<sup>3</sup>).

Коробка передач автомобиля «Рено-4CV» представлена на рис. 5. Она также двухвальная конструкции, но трехступенчатая. Два обычных кардана надеты на короткие валы, выходящие из главной передачи. При этом полуоси вставлены в шлифованные отверстия карданных вилок, заключенные в качающиеся кожухи, оси качения которых совпадают с центром карданного шарнира.

На автомобиле «Ллойд» до последнего времени применялась трехступенчатая коробка передач без синхронизатора. В одном блоке с ней расположена цилиндрическая пара косозубых шестерен главной передачи. Подобная конструкция возможна лишь потому, что ось колчатого вала двигателя не совпадает с осью автомобиля; они расположены перпендикулярно по отношению друг к другу. С 1958 года фирма «Ллойд» стала устанавливать на новой модели автомобиля «Альфаро» четырехступенчатую коробку, снабдив ее синхронизаторами для трех передач.

На автомобилях «Готгомобиль-300 Т» и «Готгомобиль-400 Т» применяется четырехступенчатая коробка передач с



включением шестерен шариковыми фиксаторами (описание ее дано в № 3 журнала «За рулем» за 1958 г.). Механизм переключения ее электросоленойный.

У большей части микролитражных автомобилей крутящий момент к ведущим колесам передается при помощи полуосей, снабженных карданными сочленениями либо жесткого типа, либо с резиновыми муфтами. Полуоси можно разделить на две группы. В первой группе полуоси разгружены от передачи изгибающих и осевых усилий за счет двух карданных сочленений, соединяющихся между собой скользящей шлицевой муфтой или резиновыми шарнирами, допускающими осевые перемещения.

В конструкциях другой группы полуоси воспринимают как изгибающий момент, так и боковые усилия (при заносе). Таким образом, каждая из полуосей является составной частью силового трапеиолика подвески. В этом случае они имеют только один карданный шарнир, совпадающий с точкой качания подвески.

# АМЕРИКАНСКИЕ АВТОМОБИЛИ 1958 ГОДА

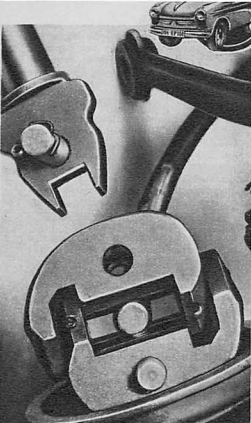


Рис. 6. Гомокинетический кардан постоянной угловой скорости автомобиля «Ллойд-600».

Конструкция карданных шарниров главной передачи автомобилей «Фиат-600» весьма оригинальна. Конструктор ставил перед собой задачу — максимально сократить расстояние между центрами карданов полуосей для уменьшения угла при качении колеса. Поэтому шип кардана помещен в полуосевой шестерне. Тем самым расстояние между карданами сокращено до 78 мм, в то время как в конструкциях большинства автомобилей оно равно 200—225 мм. Втулка шипа кардана представляет собой параллелепипед, находящийся в прямоугольном пазу.

На автомобилях с приводом на передние ведущие колеса из-за неравномерности угловых скоростей вращения отдельных элементов карданной передачи в полусах наблюдаются неприятные вибрации и толчки. Особо сильно они проявляются при движении на крутых поворотах с малыми скоростями. Для того чтобы избежать возможных последствий от подобных вибраций и толчков, полуось быстрого двигателя автомобиля «Дина-Панар» имеет мягкий демпфер. Он представляет собой резиновую муфту типа мощного сайлент-блока, допускающую угловое закручивание до 27°.

Конструкция карданных шарниров передних ведущих колес у разных микролитражных автомобилей различна. На автомобиле «Дина-Панар» — это двойной кардан игольчатого типа, на автомобиле «Ситроен-2CV» — одинарный, также игольчатого типа, на автомобиле «Ллойд-600» и ДКВ — кардан постоянной угловой скорости, показанный на рис. 6. Такое компактное, дешевое и не требующее специального оборудования сочленение допускает углы поворота свыше 30°. Оно снабжено специальным делителем угла поворота, обеспечивающим равномерность угловых скоростей.

Наиболее характерной чертой американского автомобилестроения 1958 года является внедрение на серийных и массовых моделях тех новинок, которые в прошлом и позапрошлом годах применялись лишь на отдельных моделях.

Так, например, общей новинкой для всех моделей «Бюик», «Олдсмобил»,



Автомобиль «Бюик»

«Понтиак» и др. является установка пневматической подвески колес «Нью-Матин», которая устанавливалась до сих пор лишь на дорогостоящих автомобилях «Кадиллак Эльдorado» модели 1957 года. В свою очередь фирма «Кадиллак» устанавливает теперь пневматическую подвеску колес, выполненную в сочетании с пневматическим подъемником, который позволяет приподнимать все шасси автомобиля на 13 см, что значительно облегчает его передвижение по неровной или труднопроходимой местности).

На всех моделях автомобилей «Бюик» (за исключением самой дешевой модели



Автомобиль «Олдсмобил»

«Спешэл») применяется легметаллические турботорксы с воздушным охлаждением, обеспечиваемым 45 радиальными ребрами. Значительно усовершенствованы гидродинамические передачи типа «Флайт-Питч», имеющие не две, как обычно, а три турбины (одна выполнена по типу авиационного пропеллера с регулируемым углом установки лопаток), что позволяет более эффективно использовать крутящий момент двигателя.

На всех моделях автомобилей «Олдсмобил» устанавливаются гидродинамические передачи «Гидраматык».



Автомобиль «Понтиак»

Двигатели на большинстве легковых автомобилей — восьмицилиндровые с рабочим объемом цилиндров от 4 до 6 литров, мощностью от 265 л. с. до 390 л. с. Многие двигатели имеют по два и по три основных карбюратора. Степень сжатия почти у всех двигателей достигает 10.

Для автомобилей «Шевроле» спроектирован новый V-образный 8-цилиндровый двигатель с рабочим объемом цилиндров 4,8 литра и степенью сжатия 9,5:1. Модифицицией его является двигатель со степенью сжатия 10,5:1 и непосредственным впрыском бензина. На различных моделях автомобилей «Шевроле» устанавливаются до 18 разновидностей трансмиссий, начиная от механических,

полностью синхронизированных коробок передач с овердрайвом и кончая автоматическими гидродинамическими передачами типа Turbo-Глайд и Пауэр-Глайд.

Наиболее интересна конструкция нового двигателя на автомобилях «Плимут» модели 1958 года, в которой нашли свое отражение многие характерные черты современного американского двигателестроения. Прежде всего обращает на себя внимание то обстоятельство, что при увеличении рабочего объема двигателя «Плимут» по сравнению с прошлым годом всего на 19 процентов достигнуто увеличение мощности более чем на 35 процентов. Двигатель (5,72 литра) развивает мощность 305 л. с. при 5000 об/мин, в то время как мощность модели 1957 года была 197 л. с. Значительно улучшились и весовые характеристики — так как указанный рост мощности по много раз превышает увеличение веса двигателя, которое составляет всего 14 кг (286 кг против



Автомобиль «Шевроле»

272 кг модели прошлого года). Соответственно снизились и удельные показатели веса относительно литража и мощности.

Улучшение весовых характеристик — следствие существенного усовершенствования конструкции двигателя. Двигатель выполнен V-образным, 8-цилиндровым, короткоходным — отношение хода поршня (85,7 мм) к диаметру цилиндра — 103,2 мм — равно 0,83. Конструкция отличается высокой жесткостью. В частности, нижняя кривошипа блока находится значительно выше линии оси коленчатого вала, который в свою



Автомобиль «Плимут»

очередь имеет жесткую конструкцию и развитую крышку картера (толщина 60 мм) шкив. Система охлаждения выполнена в так называемом «последовательном» направлении — потоки охлаждающей жидкости, что позволяет снизить емкость системы на 35 процентов (до 15 литров).

Степень сжатия — 10. Камера сгорания — клиновидная, с односторонними подвесными клапанами. Привод клапанов осуществляется через гидравлические толкатели и легкие штампованные коромысла, монтируемые на общем валике. Механизм клапанов и привода расположен между рядами цилиндров и прикрыт легкой, штампованной из листа алюминия «Наборатор» двигателя — четырехкамерный.

Отличается также рядом новинок и 16 моделей автомобилей «Понтиак». Кроме упомянутой уже гидравлической передачи, они имеют гидродинамическую передачу типа Супер-Гидраматык, серво-приспособления, усилитель руля, прибор, сигнализирующий о превышении заданной скорости, автоматический регулятор сиденья и др. Значительные новинки моделей «Понтиак» устанавливаются новый 8-цилиндровый V-образный двигатель. Темпост-305 с рабочим объемом цилиндров 6 л.

Основные конструктивные новинки в автомобилях «Форд» были охарактеризованы в № 8 журнала «За рулем» за 1957 год.

# ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ МОТОРОЛЛЕРА „ВЯТКА“

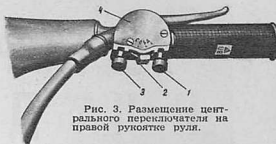


Рис. 3. Размещение центрального переключателя на правой рукоятке руля.

На мотороллере «Вятка» применяется электрооборудование переменного тока с номинальным напряжением 6 в. В качестве источников электрического тока используются генератор и аккумуляторная батарея.

Принципиальная схема электрооборудования приведена на рис. 1.

Генератор мотороллера «Вятка» — магховичного типа, состоит из ротора и статора. Ротор представляет собой массивный колоколобразный магховик, на

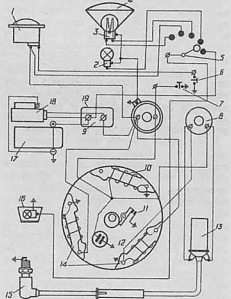


Рис. 1. Принципиальная схема электрооборудования мотороллера «Вятка».

1 — лампа С-34; 2 — лампа стояночного света А-19; 3 — лампа А-44 фары; 4 — оптический элемент ФГ-50Б; 5 — центральный переключатель; 6 — кнопка сигнала; 7 — кнопка включения зажигания; 8 — выводная панель; 9 — панель переходная; 10 — катушка питания зажигания; 11 — прерыватель; 12 — конденсатор; 13 — катушка зажигания Б-50; 14 — катушка питания приборов освещения; 15 — свеча зажигания; 16 — задний фонарь (лампа А-19); 17 — аккумуляторная батарея 3 МТ 7; 18 — стабилизатор и выпрямитель; 19 — переходная панель.

внутренней стороне обода которого укреплено шесть постоянных магнитов. Он крепится на конусном конце коленчатого вала. На основании статора расположены три катушки. Основание с катушками крепится к картеру двигателя и может вместе с прерывателем и конденсатором поворачиваться по своим трем пазам при регулировке угла опережения зажигания. Для увеличения угла опережения основание статора поворачивается против часовой стрелки, для уменьшения — по часовой стрелке.

Профиль кулачка прерывателя сделан таким, что размыкание контактов начинается тогда, когда поршень находится в  $29 \pm 1^\circ$  до ВМТ во впадине кривошипа.

Катушки генератора имеют сердечники, набранные из пластин электротехнической стали. На сердечники надеты текстолитовые щетки, между которыми и расположены обмотки катушек. Одна из них предназначена для питания током первичной обмотки катушки зажигания Б-50, две другие — для питания всех приборов освещения и сигнализации мотороллера.

Для связи кулачка прерывателя на основании статора генератора укреплен вольфрамовый фильц. Пружина его держит увлажненный маслом войлок постоянно прижатым к кулачку.

Зазор между контактами прерывателя регулируется поворотом его стойки относительно оси рычажка посредством специального эксцентрика, вращающегося в гнезде основания. После регулировки стойку фиксируют специальным винтом.

На мотороллере установлена обычная мотоциклетная аккумуляторная батарея ЗМТ-7, которая служит для питания ламп стояночного света фары и заднего фонаря при неработающем двигателе. Она размещается в багажнике с левой стороны на специальном кронштейне и подзаряжается от генератора.

Переменный ток выпрямляется селеновым выпрямителем 2 (рис. 2), представляющим собой селеновый столбик АВС-45-122 из двух шайб и балластного сопротивления 3, включенное в цепь вы-

прямителя для ограничения зарядного тока.

В карбовольтовом корпусе 1 вместе с выпрямителем смонтирован стабилизатор. Он предназначен для стабилизации напряжения, развиваемого генератором при различных числах оборотов. Стабилизирующее устройство состоит из трансформатора 4 и гасящего сопротивления 5, которое включено последовательно в цепь первичной обмотки трансформатора, а также конденсатора 6, включенного в цепь вторичной обмотки.

В данной схеме электрооборудования стабилизатор с выпрямителем напряжения выполняет ту же роль, что и реле-регуляторы мотоциклов, имеющих батарейное зажигание. Но он более надежен в работе и прост в обслуживании, так как не имеет контактов и не требует регулировки.

Для устранения радио- и телепомех, возникающих при работе электрооборудования мотороллера, в цепь провода высокого напряжения включено помехоподавляющее сопротивление СЭ-01.

Управление работой всего электрооборудования осуществляется одним прибором — центральным переключателем 4, расположенным на правой стороне руля (рис. 3). Он имеет две кнопки — 1 и 3 и рычажок 2. Кнопка 3 предназначена для выключения зажигания. При нажатии на нее замыкается на массу второй конец катушки питания зажигания. Кнопка 1 является кнопкой сигнала. Сигнал — вибрационный типа С-34. Включается он при любом положении рычажка 2.

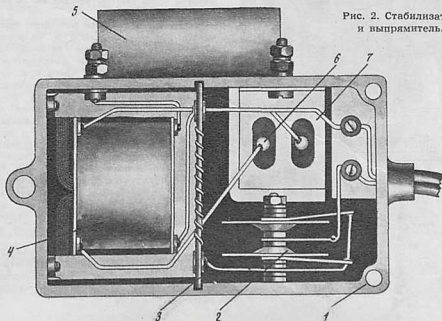
Рычажок центрального переключателя имеет следующие положения: С — стояночный свет (включены лампа стояночного света фары и задний фонарь); О — положение для езды днем; Б — ближний свет; Д — дальний свет. В положении Б и Д включены лампа фары (ее нить ближнего или дальнего света) и лампа заднего фонаря.

Для предохранения проводов от повреждения все они заключены в полихлорвиниловые оболочки и находятся в металлических трубках. Для облегчения и ускорения разборки и сборки предусмотрены переходные и выводные панели.

Примененное на мотороллере «Вятка» электрооборудование переменного тока, исключая использование аккумуляторной батареи как источника тока для питания системы зажигания при пуске двигателя, свободно от недостатков, присущих электрооборудованию постоянного тока. Оно, естественно, не приносит водителю неприятностей и огорчений, вызванных «посажением» аккумуляторной батареи, плохим электродитом или окислившимися контактами. Электрооборудование переменного тока всегда готово к работе, и в этом отношении его преимущество перед системами зажигания на постоянном токе бесспорно.

Инженер-конструктор  
В. БЕЛЯКОВ.

Рис. 2. Стабилизатор и выпрямитель.



# В ГОРОДАХ И НА ДОРОГАХ АНГЛИИ

ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ,

СВЕТОФОРЫ,

РЕГУЛИРОВЩИКИ

Средства регулирования используются на английских дорогах экономно. В англосаксонском движении обычно нет регулировщиков и светофоров. Водители руководствуются правилами главного направления и сподручности дорог. Преимущество имеет транспорт, пересекающий дорогу слева направо: при левостороннем движении это направление является главным. Строгому выполнению правил сподручности дорог помогают знаки и специальные дорожные знаки в виде оприходованного треугольника в красном круге с надписью: «Стоя, впереди въезд на главную дорогу» или «Медленное движение. Впереди главная дорога».

На перекрестках дорог и на городских площадях часто применяют схему кругового движения, что позволяет обходиться без светофоров и регулировщиков. В таких случаях на пересечении дорог сооружается круглая клумба.

Светофоры обычно имеют автоматическое управление. Некоторые из них постоянно включены на зеленый свет в главном направлении, а для пропуска транспорта в поперечном направлении переключаются специальным контактным устройством, срабатывающим под действием веса автомобилей. Такие устройства предусматриваются на пересечении второстепенных улиц с магистральными. Светофоры имеют длинные козырьки-раструбы, хорошо защищающие стекла от солнца, мешающего различать сигналы. Их устанавливают по углам улиц, на невысоких столбах, откуда они хорошо видны водителям и пешеходам.

Совмещения работы регулировщика, стоящего на перекрестке, с сигналами светофора нам наблюдать не приходилось. В часы интенсивного движения на некоторых перекрестках и площадях вместо светофоров управляют потоками транспорта и пешеходов один или несколько полисмен-регулирующих, находящихся обычно не в центре перекрестка. Регулировщики настолько искусно «дирижируют» движением, что даже в часы пик на улицах не бывает серьезных заторов.

Нигде мы не видели большого количества дорожных знаков и ненужных ограничений движения автомобилей. Однако там, где знаки действительно необходимы, они есть. Часто применяют знаки, сопровождаемые поясняющими надписями. Так у начала узких улиц, где двустороннее движение затруднено или невозможно, устанавливаются хорошо видимые щиты с надписью «Въезда нет», «Одностороннее движение» или знак в виде красного круга с белой полосой посередине, которая используется для надписи «Въезда нет». Добавление к знаку таких надписей психологически усиливает его действие, заставляя водителей пунктуально выполнять предписываемые им требования.

На планах больших городов улицы с односторонним движением обозначены красными стрелками. Это позволяет легко наметить по плану кратчайший маршрут поездки.

Инж. С. ЛАПТЕВ.

Окончание.  
Фото автора



## ГДЕ АВТОМОБИЛЬ «ОТДЫХАЕТ»

В английских правилах движения, конечно, указаны места, где не следует оставлять автомобили — у светофоров и перекрестков, около автобусов и трамваев, останков, у пешеходных переходов и т. д. Можно встретить знаки, запрещающие стоянку круглогодично или в определенные часы. Есть, например, знак в виде синего поля, окаймленного красным кругом. В нем имеется надпись: «Стоянка ограничена 20 минутами в любое время суток». Боксовые и второстепенные улицы широко используются для стоянок как кратковременных, так и длительных. Иногда стоянки, преимущественно таксомоторов, представляют собой специально отведенные площадки в средней части улицы (по осевой линии), очерченные белыми линиями. Это возможно благодаря островкам безопасности, препятствующим движению автомобилей по средней полосе проезжей части.

В Англии немало предприятий расположено в сельских местностях, где нет больших компактных жилых массивов. Многие рабочие и служащие приезжают сюда на собственном транспорте. Около заводов организованы стоянки в виде открытых асфальтированных площадок для автомобилей, навесов для мотоциклов и мотороллеров и крытых стенов для велосипедов.

На сельскохозяйственной выставке в Норидже мы видели специально отведенное для стоянок охраняемое поле. Здесь хранились сотни автомобилей, на которых приехали посетители выставки. В Страфорд-на-Эйвоне для туристов, осматривающих шекспировские места, для зрителей театра памяти Шекспира предусмотрено несколько автомобильных стоянок. Некоторые из них охраняются, за что берется плата — пошлина за машино-место.

Очень много автомобилей «ночуют» на улицах городов прямо у тротуаров. Есть также орожденные площадки, куда за определенную плату можно ставить машины на хранение. Эти площадки образовались после расчистки развалин зданий, разрушенных в результате бомбардировок английских городов во время второй мировой войны.

Почему же не все автомобили хранятся в гаражах? Дело в том, что большинство городов Англии строилось сотни лет назад. Места для гаражей естественно не резервировались. На окраинах, где застройка велась уже в «автомобильную эпоху» небольшими домами типа коттеджей, почти каждый из них имеет гараж, размещенный рядом с домом, под общей крышей. (По-видимому, пожарная опасность такого «сосуществования» не столь уж велика).

Кроме того, достаточно мягкий климат Англии делает безгаражное хранение относительно безразличным для автомобилей. Другое дело — в нашей стране, в большей части страны климат суровый. Вот почему системы безгаражного хранения автомобилей в Европе, и в частности в Англии, не следовало бы оправдывать, как это иногда практикуется, недостаточное внимание гаражному строительству.

Время широкого распространения автомобилей индивидуального пользования в нашей стране не за горами. Планировки городских районов и кварталов, архитекторы, проектирующие по-

селки, не всегда еще учитывают запросы близкого будущего. Если нельзя сейчас построить групповые и индивидуальные гаражи в нужном количестве, то что мешает предусмотреть в проектах и резервировать достаточные площади для их строительства? И, что особенно важно, не «за тридевять земель», а в тех самых кварталах, где живут трудящиеся — владельцы индивидуальных автомашин.

Существенную помощь англичанам в обслуживании их автомобилей и устранении технических неисправностей, возникающих в пути, оказывает Автомобильная ассоциация. Это общество, организованное в 1905 году, имеет свыше 1600 тыс. членов. Оно располагает патрульными мотоциклами и автомобилями, на которых опытные механики ремонтной службы выезжают по вызову членов общества, потерпевших аварию или нуждающихся в срочной технической помощи. Для вызова, кроме средств связи общего пользования, служат семь телефонов, установленных на автомобильных дорогах в закрывающихся колонках, ключи от которых имеются у членов ассоциации.

## «ХАЙУЭЙ КОУД»

В заключение хочется упомянуть о маленькой книжечке, которая приносит большую пользу не только автомобилистам, но и «другой части человечества» — пешеходам. Это «Хайуэй Коуд» — английские правила движения. Здесь простым языком объясняется, как надо вести себя при движении по современным автомобильным дорогам.

Правила изложены очень компактно. В них всего девять страниц текста (72 параграфа), много иллюстраций и нет сложных слов. Изучить такую брошюру несложно.

Начинается она с правил, нужных пешеходам. Красной нитью проходит в ней забота о детях. «Помните! Дети подвергаются особой опасности, особенно дети в возрасте до пяти лет и дети-велосипедисты. Охраняйте их и обучайте правилам безопасности на дорогах».

Остроумный прием использован для убеждения в необходимости соблюдать правила движения. В конце каждой страницы указывается, к чему ведет нарушение изложенных выше правил. Это непростые цифры, относящиеся, конечно, к английской практике.

Вот некоторые из них. Переход через дорогу без соблюдения предосторожностей влечет за собой 23 000 несчастных случаев в год, неосторожная посадка в общественный транспорт и высадка из него — 75 000, слишком быстрая езда — 7500, неправильный обгон — 20 000, неосторожное пересечение дорог транспортом — 11 000, неправильно выполненные повороты вправо (при левоостороннем движении) — 12 000, невнимательная езда (или отвлечение внимания) — 11 000, небрежность при повороте автомобиля задним ходом и при разворотах — 3000 несчастных случаев. Даже наличие собак и других животных на проезжей части дорог вызывает 4000 дорожных происшествий. Убедительная статистика!

Многое из того, что мы видели в Англии, заслуживает внимания, некоторые особенности организации движения транспорта и оборудования автомобильных дорог могут быть с пользой применены и у нас.

## ЮБИЛЕЙ ПРОФЕССОРА

А. А. ЛИПГАРТА

В июне исполняется 60 лет со дня рождения крупнейшего советского специалиста по автомобильной технике, конструктора ряда отечественных автомобилей, профессора Андрея Александровича Липгарта. Эта дата совпадает также и с 35-летием научной и инженерной деятельности юбиляра в области автомобилестроения.

Имя Андрея Александровича Липгарта хорошо известно автомобильной общественности нашей страны. Работник автомобильной промышленности и автомобильного транспорта, широкие круги водителей, механиков, спортсменов, учащихся автомобильных школ, курсов, техникумов и институтов хорошо знают Андрея Александровича по его книгам, учебникам, по его известной конструкторской работе на Горьковском автозаводе и большой научно-исследовательской деятельности в ИАМИ.

Будучи большим специалистом своего дела, высоко одаренным конструктором, преуспевшим в занятиях в области технической промышленности, А. А. Липгарта сыграл весьма заметную роль в создании и развитии отечественной автомобильной промышленности. Многие из наших успехов советской автомобильной техники, с его именем в период его многолетней деятельности в ИАМИ, конструктора Горьковского автозавода непосредственно связано проектирование и освоение в производстве различных образцов отечественной автотехники, как автомобилей М-1, ГАЗ-М20 («Победа»), ВИМ, ГАЗ-51, ГАЗ-67, ГАЗ-60 и др. Недаром правительством награжден А. А. Липгарта дважды орденом Ленина, дважды орденом Трудового Красного Знамени, а также орденом. В период своей конструкторской деятельности на Горьковском автозаводе А. А. Липгарта пять раз удостоивался Сталинских премий. Его имя, как и имя Андрея Александровича, присвоено звание заслуженного деятеля науки и техники РСФСР.

Последние пять лет А. А. Липгарта занимается в основном научно-исследовательской и педагогической деятельностью в Ленинградском государственном институте (ИАМИ), он возглавляет научные и проектные работы по созданию вышедших из-под объектов производства, уделяет много внимания разработке перспективного плана отечественных автомобилей и двигателей. А. А. Липгарта — член научно-технического совета Госплана СССР и научно-технического совета Московского государственного университета. В МВТУ имени Баумана профессор А. А. Липгарта заведует кафедрой «Автомобили».

Огромные знания и опыт, накопленные Андреем Александровичем Липгартом в течение 35 лет неутомимой конструкторской, исследовательской, научно-исследовательской и педагогической деятельности, выдвинули его в ряд наиболее крупных отечественных специалистов, признанных авторитетов в области автомобильной науки и техники. Высокая оценка его деятельности, научной работы юбиляра в день его шестидесятилетия и желает ему доброго здоровья, многих лет жизни и дальнейших творческих успехов на благо нашей великой Родины.



## ЧЕХОСЛОВАЦКИЙ МОПЕД «СТАДИОН»

Среди новинок чехословацкой мотоциклетной техники 1958 года обращает на себя внимание новая модель мопеда «Стадион», для которого на предприятии «Ява» был специально спроектированы и теперь выпускается в массовых количествах маленький двигатель с рабочим объемом до 50 см<sup>3</sup>.

Мопед «Стадион» имеет исключительной простотой конструкции, легким весом и надежностью в эксплуатации. Шасси его состоит из простой трубчатой рамы с несущей трубой диаметром 45 мм, переходной трубой диаметром 34 мм и штампованной головной руля. Передняя вилка имеет подвеску колеса на качающихся рычагах с резиновыми подушками, а в верхней ее части крепится фара. Заднее колесо не имеет никакой специальной подвески; возникающие при неровностях дороги толчки амортизируются только шинами.

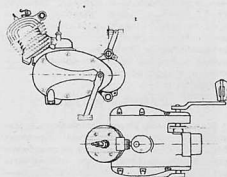
Большое внимание конструкторы нового мопеда уделили его тормозам. Как известно, центр тяжести (общей массы машины и водителя) у мопедов всегда расположен значительно выше, чем у мотоциклов, а вес водителя обычно превышает вес машины. Поэтому размеры тормозов на обоих колесах мопеда значительно увеличены (диаметр тормозных колодок 80 мм), а кроме того, тормоза снабжены накладками из ферродо шириной 16 мм. Втулки выполнены из легкометаллического сплава и имеют ребра, тщательно отполированные от тормозов. Привод на тормоз заднего колеса осуществляется от педали, а на привод на тормоз переднего колеса от рукоятки на руле, с помощью боуденовского троса.

Двигатель мопеда имеет характерную для «Явы» конструкцию со слегка на-

клонным цилиндром и плоским, гладким со всех сторон блоком (см. рис.). В целях снижения веса двигателя цилиндр выполнен из легкого сплава и имеет чугунную гильзу. Двигатель двухтактный с возвратной продувкой, рабочий объем его равен 49,8 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 38 мм, ход поршня 44 мм), степень сжатия 6,8. Он развивает мощность 1,6 л. с. при 5000 об/мин и расходует в среднем 1,5 литра топлива на 100 км пробега.

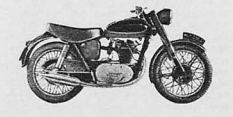
Двигатель крепится на раме в трех точках и хорошо выписывается в общий контур машины, хотя и выглядит довольно массивным. Общая компоновка стелье удачна, что позволяет установить, при желании, в силовой блок также и 3-ступенчатую коробку передач. Силовой блок имеет встроены и двигатель подальний механизм и мотоцикловое сцепление. Приводная цепь заключена в кожух. Топливный бак емкостью 3 литра крепится на раме.

Мопед «Стадион», модель С-1, весит 35 кг, имеет полезную нагрузку до 100 кг (водитель 80 кг и багаж 20 кг) и развивает максимальную скорость 240 км/час.



## МОТОЦИКЛ «ВЕЛОСЕТТА»

В Англии выпущена новая модель мотоцикла «Велосетта», которая характеризуется в европейской печати как «машина для снобов», «двухколесный «Ролкс-Ройс» и т. д. (Известно, что автомобиль «Ролкс-Ройс» выпускается по специальному заказу для лиц, в очень ограниченных количествах и поэтому издавна славится своей долговечностью и высокой скоростью). «Велосетта» отличается совершенством конструкции и высокой культурой технологической обработки деталей. Развесовка мотоцикла весьма одна лишь немного уступает малолитражному автомобилю, хотя имеет двигатель с рабочим объемом цилиндров всего 192 см<sup>3</sup>.



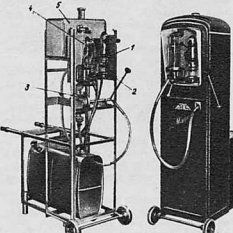
В конструкции и общем внешнем облике мотоцикла нашлось место выходящей современной тенденции использования некоторых особенностей мотороллеров. Так, в «Велосетте» имеется довольно широкий передний защитный щиток, брызговики, охватывающие почти половину колеса, и стальная штампованная козлушка, под которой монтируется вся силовая группа. В то же время по своим динамическим качествам машина приближается к лучшим современным мотоциклам.

На машине устанавливается двухцилиндровый четырехтактный оппозитный двигатель, развивающий мощность 10 л. с. при 5000 об/мин. Отличительной особенностью двигателя является почти полная бесшумность его работы; машина бесшумно трогается с места и даже при преодолении 12-процентного подъема на второй передаче (при полном открытии дросселя) произвольным двигателем шум не превышает 80 ф. т. е. практически едва слышен.

Охлаждение двигателя — водяное, термосифонного типа. Смазка — принудительная, с помощью шестеренчатого насоса. Запуск двигателя осуществляется кик-стартером с длинным ручным рычагом, расположенным возле рычага переключения передач. Крутящий момент передается через трехдисковое сухое сцепление, трехступенчатую коробку передач (передаточные числа 25,4 — 10,65 — 7,25) и карданную передачу. Смазка смазки в кардане осуществляется не чаще, чем через 30 000 км пробега.

Подвеска заднего колеса — маятниковая (начинающийся рычаг), с регулируемыми спиральными пружинами. Подвеска вилки — телескопическая. Колеса — 19х3.

Общая вес мотоцикла — 126 кг. Мотоцикл развивает скорость до 98 км/час. Минимальный расход топлива — 2,5 л на 100 км пробега.



## АНГЛИЙСКИЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ КОЛЯСКИ

В Англии, где конструкторам мотоциклетных колясок всегда уделялось большое внимание (производством колясок здесь занимаются 17 жестко конкурирующих между собой фирм), за последнее время появились ряд новых типичных в этой области. Прежде всего характерно стремление к повышению вместимости и комфортабельности от сидок. Так, более половины новых моделей 1958 года представляют собой «принципные «самураи»» вместимостью до 2—3 человек. Характерной в этом отношении является двухместная модель «Астралд» (рис. 1), выпускаемая фирмой «Бусмар». Пассажирки помещаются здесь «гуськом» и пользуются почти такими же удобствами, как в автомобиле. Коляска имеет выдвинутую крышу и опущенное среднее окно. Обращает на себя внимание мягкая подвеска с гидравлическим амортизатором.

Фирма «Контрберри» выпускает открытую двухместную коляску (рис. 2) с передним ветровым стеклом, легкими сиденьями и хорошей вентиляцией. Фирма «Ватсонин» начала производ-

ство спортивной мотоциклетки «Монако», изюминкой пластмассовый кузов, тормоза и независимую подвеску колес. Другая модель этой фирмы — пластмассовая «Валблинг» предназначена для мотороллеров.

«Сенсейд» весне-летнего сезона 1958 года является мотоциклетная коляска «Сиван», представляющая собой нечто вроде «двух» не буксирную, как обычные автомобильные дачи, а раскладывающейся рядом с мотоциклом. Размеры этой коляски не слишком велики, но исключительно удачная планировка позволяет разместить в ней два идущих спиальными местами «перпендикулярно» в свернутом состоянии, т. е. без выезда (на багажнике), избыточную керосиновую или газовую систему для еды и даже складывающийся столик с двумя сиденьями. Коляска «Гача» выполнена из легкого металла, имеет выдвинутую крышу и съемные боковые панели, а также электрическое освещение. Стоимость коляски «Сиван» несколько превышает стоимость мотоцикла с двигателем 200 см<sup>3</sup>.

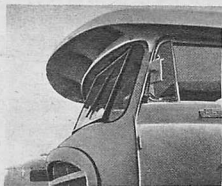
## КОЛОНКА ДЛЯ ЗАПРАВКИ МОТОЦИКЛОВ СМЕСЬЮ БЕНЗИНА С МАСЛОМ

Несколько французских фирм выпускают специальные стационарные и передвижные колонки для заправки мотоциклов смесью бензина с маслом. Новинкой в этой области является передвижная колонка фирмы «Астер» (справа), которая может производить заправку смесью готовой смесью, содержащей по желанию потребителей от 3 до 10% масла.

В колонке имеется бак 2 для бензина емкостью 65 литров, бак 3 для масла, вмещающий 22 литра, дотатор 1, посредством которого устанавливается требуемый процент содержания масла, смеситель-индикатор 4 и ручной насос 3. Колонка снабжена счетчиком разовой и суммарной выдачи смеси.

Рис. 1.

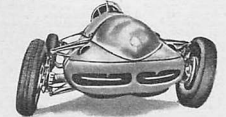
Рис. 2.



ДЛЯ ГРУЗОВЫХ автомобилей, эксплуатируемых в Сахаре, французская фирма «Савлем» выпускает специальную кабину с козырьком и двойной крышей, что значительно улучшает циркуляцию воздуха.



НЕОБЫЧНАЯ машина для транспортировки и укладки бревен, получившая название «слои» и специально предназначенная для работы в Африке, выпущена американской фирмой «Ле-Турно». Одним захватом своих «челюстей» она поднимает 25 т бревен. На машине установлен дизельный двигатель мощностью 200 л. с., спаренный с генератором, который питает ток отовые электродвигатели, установленные в ступицах колес, и двигатель, приводящий в действие «челюсти».



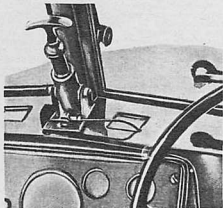
НА МЕЖДУНАРОДНОЙ выставке в Турине (Италия) демонстрировался новый гоночный автомобиль, колеса которого при движении автомобиля на вывесах устанавливаются под определенным углом по отношению к полотну дороги. Степень наклона колес регулируется гоночником в зависимости от крутизны виража; осуществляется он это гоночником, осуществляющим от его гоночником, упругими в привод подвески.



АМЕРИКАНСКАЯ фирма «Гудрич» выпустила новый трактор высокой проходимости, которая достигается (особенно по песку и рыхлой почве) за счет применения специальных сверхшироких шин низкого давления.

В АНГЛИИ выпускается приспособление «Полар Старт» для введения в двигатель пускового топлива. Приспособление удобно устанавливается над щитком приборов и состоит из небольшого цилиндра, поршня с иглой и рукоятки, клапана, наполненного пусковым топливом, а также трубки, соединенной со впускным коллектором.

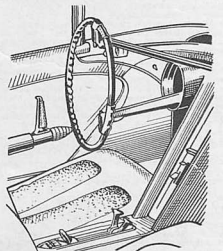
Перед пуском двигателя первым нажимом на рукоятку поршня прокальвается иглой и из него выдвигается в топливopовод пусковое топливо. При последующих ходах поршня топливо поступает во впускную трубопровод.



В ЛАБОРАТОРИЯХ компании «Балл» (США) создана новая модель телефонно-автоматов для автомобилистов. Такие телефоны, заключенные в прочные пластмассовые кожухи, предохраняющие аппаратуру от атмосферных осадков, устанавливаются на металлических столбиках вдоль крупных автомобильных дорог. Автомобилист может пользоваться телефоном, не выходя из автомобиля.



ПРИМЕНЕННАЯ на американском автомобиле «Олдсмобил» модели 1958 года («Голден Рокет») конструкция рулевого колеса значительно повышает безопасность водителя в случае аварии. Кроме того, для облегчения входа в автомобиль рулевое колесо выполнено откидным.



# ФОТО-ЭКРАН



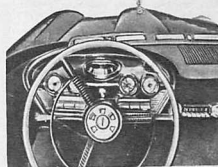
ЭТОТ «ДИЗЕЛЬНЫЙ МУРАВЕЙ», выпускаемый одним из народных предприятий в ГДР, пользуется большим спросом не только в качестве внутрисовхозного транспорта, но и на строительстве и в сельском хозяйстве, так как способен перевозить до двух тонн груза и очень маневрен — его радиус поворота равен трем метрам.



В ЯПОНИИ выпускается грузо-пассажирский трехколесный фургон, по внешнему виду напоминающий маленький автобус. Он рассчитан на перевозку трех пассажиров и двух тонн груза одновременно. Двигатель развивает мощность 39 л. с.



НА АВТОМОБИЛЬ «Форд», модель «Эрзель», устанавливается автоматическая коробка передач с электронным управлением, расположенным в ступице рулевого колеса.



# ДАФ

№ 37 018

## НОВЫЙ ГОЛЛАНДСКИЙ АВТОМОБИЛЬ



Статья  
написана  
специально  
для Журнала  
„За рулем“

1958 год ознаменовался для Голландии весьма важным событием: у нас появилось отечественное производство легковых автомобилей. Правда, речь идет пока об одном автомобильном предприятии в Эйндховене, но оно выпускает автомобили. Правда, интерес во всей Европе. Этот малолитражный легковой автомобиль с рабочим объемом двигателя 600 см имеет агрегаты, которые устанавливаются до сих пор только на дорогах, преимущественно американских, автомобилях высокого класса, и прежде всего полностью автоматизированную трансмиссию.

Маленький ДАФ является не первым автомобилем, выпускаемым в Голландии. В начале века у нас строили легковые автомобили, завоевавшие в ту пору широкое признание. Достаточно сказать, что в 1912 году, когда был проведен знаменитый автомобильный пробег Париж — Париж, один из голландских автомобилей вышел на второе место, уступив парвеню только французскому автомобилю, который превосходил его по динамическим качествам. Но в 1922 году фабрика, выпускавшая эти автомобили, прекратила свое существование, и с тех пор легковые автомобили в Голландии не производились.

После второй мировой войны на заводе ДАФ в Эйндховене было организовано производство грузовых автомобилей и автобусов с дизель-моторами. Это сыграло большую роль в восстановлении разрушенной войной экономики страны и создало предпосылки для организации производства легковых автомобилей, к которому удалось приступить только сейчас.

При проектировании автомобиля фирма ставила перед собой две важнейшие задачи: машина должна быть дешевой и выдерживать в этом отношении конкуренцию с импортными автомобилями того же класса, но и в то же время она должна быть достаточно удобной и вместительной, чтобы владелец мог использовать ее как семейный автомобиль.

В начале февраля 1958 года — после того, как опытные образцы автомобиля совершили пробег более 100 000 км., — маленький ДАФ был представлен голландской общественности в виде модели европейской автомобильной прессы на международной выставке в Амстердаме. Общим признанием было фирме удалось решить поставленные задачи и создать дешевый, удобный семейный автомобиль.

Авторам этой статьи довелось сделать несколько испытательных поездок на новом автомобиле ДАФ. О машине можно сказать: это перлюстрила конструкция. И прежде всего большой удачей конструкторов является кузов. Даже сам Пинин Фарина, знаменитый итальянский конструктор кузовов, завладев во время своего пребывания в Амстердаме, что он удивлен результатом работы голландских конструкторов. Кузов — это кузов, будучи очень удобным и вместительным, отличается простотой и естественностью очертаний, сохраняя в то же время тонкую линию, которую, совершенно оригинальные формы.

На автомобиле устанавливается двухцилиндровый четырехтактный оппозитный двигатель с воздушным охлаждением и верхними клапанами; рабочий объем цилиндра двигателя 590 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 76 мм, ход поршня 65 мм), степень сжатия 7. Двигатель развивает мощность 23 л. с. при 4000 об/мин.

Конструкция двигателя рассчитана на долгую его жизнь. Может быть, кому-то и не понравится, что он обеспечивает автомобилю не слишком высокую максимальную скорость (только на 100 км/ч обычной эксплуатации) простыми людьми в стране, где не приходится ездить

на слишком большие расстояния, такая скорость вполне достаточна; зато двигатель получился надежный.

Наиболее «революционным» в конструкции автомобиля ДАФ является трансмиссия и подвеска. Конструкторам в Эйндховене удалось достичь того, о чем зарубежные автомобильные конструкторы до сих пор лишь могли мечтать, а именно: передний мост автомобиля ДАФ совершенно не требует смазки. Подвеска передних колес осуществляется на поперечной, расположенной снизу рапоре с сочлененными с ней гидравлическими телескопическими амортизаторами, которые одновременно служат в качестве стабилизаторов и способствуют хорошему «держанию дороги». Сочленения выполнены из материала, состав которого до сих пор является производственным секретом фирмы; во всей вероятности, он представляет собой разновидность нейлона.

Автоматическая трансмиссия автомобиля ДАФ получила название «вариоматика». Принцип «вариоматика» известен уже давно и применен в различных вариантах на многих машинах. За заслуг конструкторов ДАФ является то, что они сумели перенести этот принцип в легковые автомобили.

Подвеска задних колес осуществляется на треугольных корытках. Передача от дифференциала на каждую из машин, обеспечивающая одинаковую нагрузку на каждое колесо. Находящиеся по обеим сторонам дифференциала шпильки этой передачи выполнены коническими, а имеют разную длину, величина которого регулируется центробежными противовесами сцепления, что обеспечивает постоянство скорости двигателя. На внутренней стороне клиновидных ремней имеются зубья,

обеспечивающие достаточно эффективное соединение ремней со шпильками. Ведущие шпильки около дифференциала могут сдвигаться на своих осях в ту или другую сторону. Шпильки, сидящие на полусах, не имеют переменного диаметра и находятся под постоянным давлением.

Когда автомобиль стоит, обе ведущие шпильки у дифференциала (левый и правый) соединяются с ремнями на наименьшем диаметре. Это мотор сцепления с обычным положением первой передачи. Как только автомобиль начинает двигаться, шпильки переключаются под воздействием центробежных сил и передаточное отношение в трансмиссии изменяется. Чем больше число оборотов двигателя, тем больше переключается шпильки, автомобиль приобретает большую скорость, а соответствующая передача устанавливается автоматическим путем. Переключение происходит без разрывов, весьма плавное и равномерное. Для переключения с высшей передачи на низшую используется разрывание в коллекторе двигателя. Если резко нажать на педаль акселератора, воздействие вакуума на шпильки ослабнет, шпильки соответственно переместятся, и автомобиль, так сказать, переключится на другую передачу. Это очень удобно при езде по горным местностям.

Таким образом, в автомобиле ДАФ нет ни педали сцепления, ни рычага переключения передач; управление машиной осуществляется только с помощью двух педалей — акселератора и тормоза и, конечно, руля.

Основные габаритные размеры автомобиля: длина — 3600 мм, ширина — 1440 мм, высота — 1380 мм. База — 2050 мм. Колес передних и задних колеблется одинаково и равна 1180 мм; просвет — 80 мм.

Автомобиль ДАФ отличается высокой маневренностью, его радиус поворота равен 4,25 м.

Сухая масса машины — 875 кг, допустимая нагрузка — 300 кг. При средней скорости 60—70 км/час автомобиль ДАФ расходует около 6 л топлива на 100 км.

Фредерик ван дер ФЛУГТ, главный редактор журнала «Ауто-Визи».

Рудольф де ГРООТ, спортивный редактор газеты «Альгемен Дагблад».

## СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ „ШКОДА-450“

С ноября чехословацкого завода «Шкода» начал недавно сходить новый автомобиль, являющийся спортивной модификацией известного автомобиля «Шкода-440», который выпускается уже ряд лет.

Новый автомобиль, получивший индекс «Шкода-450», отличается прежде всего новым типом «родстера» со спортивным двигателем мощностью 54 л. с. Двухдверный кузов, сохраняя типичные для стандартного большого спортивного автомобиля очертания, отличается оригинальностью форм. Стойки и рама переднего ланораносичного шасси, а также подрамник, изготовлены из стальных дуг создают удобную опору для легко снимающегося тента. Регулируемая сиденья сиденья выполнены из раздельными спинками; на заднем сиденье могут легко разместиться двое детей.

Уменьшение вместимости кузова компенсируется значительным увеличением емкости багажника, что, безусловно, более отвечает спортивной и туристической назначению автомобиля. Изменена также облицовка радиатора, выполненная на автомобиле «Шкода-450» в желтый цвет.

На автомобиле устанавливается четырехтактный четырехцилиндровый двигатель с рабочим объемом цилиндров 1700 см<sup>3</sup> (диаметр верхнего клапана и диаметр впускного клапана по стандарту). Значительное увеличение мощности двигателя (с 40 л. с. при 4200 об/мин до 54 л. с. при 5750 об/мин) достигнуто за счет повышения степени сжатия до 8,4:1; увеличения диаметра впускного клапана потоком и изменений в газораспределении (причем, подъем клапанов

остался таким же, как в двигателе модели 440, а изменилось лишь время открытия и закрытия клапанов; увеличен также диаметр впускных клапанов на мм), коренны выполнены со стандартными днищем. Каждый из двух карбюраторов снабжен отдельным воздушным фильтром с глушителем шумов всасывания.

В конструкции шасси стандартного автомобиля особых изменений не производится. Хотя гитарных бавер и некоторых агрегатов несколько изменены, детали и узлы этих агрегатов полностью унифицированы со стандартными. Тормоза и подвеска имеют те же пружинные изменения, но сами колеса выполнены несколько меньшими (5,00—15), причем ободы колес имеют хромированные ребристые накладками, служащими одновременно для лучшего отвода тепла от тормозов.

Масса автомобиля составляет 894 кг (сухой вес — 860 кг), допустимая нагрузка — 300 кг.

Автомобиль «Шкода-450» развивает максимальную скорость до 130 км/час и отличается хорошей динамичной работой. При наличии двух пассажиров он достигает скорости 80 км/час за 13,6 сек, а с одним пассажиром — за 11,4 сек. При скорости 60 км/час не более 7,35 л на 100 км пробега, а при скорости 80 км/час — около 9,5 — 10 л/100 км.



## ДАНЬ МОДЕ

В свое время одна американская парашютная фирма в Филадельфии прославилась следующей рекламной кампанией своей продукции:

«Парашюты высшего сорта с автоматическим отрыванием. В случае отказа в работе покупатель гарантируется полное возмещение стоимости, либо бесплатная замена неисправного парашюта на исправный».

Трудно сказать, возмела ли такая острота свое действие на покупателей, но вот уже в течение нескольких лет она неизменно фигурирует в различных издаваемых в США научных трактатах по «теории» и практике рекламного дела, как типичный пример достоверности американских комментариев. «Гарантированный парашют» стал классическим образцом рекламы и умения делать хорошую мину при плохой игре. Действительно, какой «стопроцентный явко» не обманывает возможность «сделать деньги» и, так сказать, превентивно утошнить себя в том случае, если парашют... не раскроется? Недаром американские мастера рекламы считаются знатоками человеческой психологии.

Своеобразное «допнижение» филадельфийской фирмы не раз уже пытались перенять, различные рекламные формы Нью-Йорка, так и Старого света, но все было тщетно.

Лишь недавно одна из фирм сумела наконец приблизиться к истинно новому звуковой цели: она изобрела нечто подобное тем к кому же еще и в весьма ограниченном духе.

Речь идет о концерне «Дженерал Моторс», который, как известно, производит и продает всея продукцию в области мобильной промышленности США. Он предложил своим покупателям... нет, нет, это ведь не гарантия, а именно гарантийный ремонт их машины в случае аварии, совершенной на скорости свыше 200 км/час, или, скажем, возмещение стоимости транспортных расходов тому, кто проедет из Нью-Йорка в Вашингтон на такой скорости... задним ходом.

Хозяева концерна «Дженерал Моторс» вовсе не расположились и веселью и, как говорится, отключились без оснований. Дела их со сбытом продукции в нынешнем году идут из рук вон плохо: на складах скопилось около миллиона непроданных автомобилей, — а сие, разумеется, нишанки шуточными на словах, нишанки серьезной новинки концерна выдержка, как и полагается, в весьма серьезных и респектабельных изданиях.

Что же предлагает концерн покупателям? Какой новый ключ к их сердцам подобрали знатоки человеческого души из Детройта и Мичигана?

Оказывается, не больше, не меньше, как... «противотуманный автомобиль!» Конечно, собранный по типичному образцу автомобиля нового типа, построенный на одном из заводов концерна «Дженерал Моторс», рассчитан на случай атомной войны, либо землетрясения. Автомобиль этот отличается высокой прочностью и вмещает, помимо пассажиров, 150(!) различных спасательных приборов».

Нишах других подробностей о новой машине не приводится, и будущим ее покупателям приходится лишь догадываться о тех средствах и способах, с помощью которых концерн «Дженерал Моторс» собирается защищать их в условиях атомной войны или землетрясения. Не указывается также и о том, какие гарантии дает концерн на случай, если... парашют не раскроется, то быть атомная бомба упадет несколько ближе к автомобилю, чем рассчитывают в Детройте.

Рекламам филадельфийских парашютов вызвала в свое время взрыв смеха во всей стране. Объяснение концерн дает следующее: «Видно, что в условиях атомных автомобилей», — хотя оно и вполне подпадает вышеназванной рекламой, — в любом из выбранных вариантов молчанием. Еще бы: каждый здравомыслящий человек понимает, что оно является самым выразительным и эффективным из выходов концерна «Дженерал Моторс» в дело раздувания «атомного психоза» среди населения США.

## КРЕЩЕННЫЙ БЕНЗИН



«Нет бога кроме бога, и Бизнес — предок его» — так перефразировали старинное мусульманское изречение в отношении автомобильных делушек на Западе, которые не прочь спекулировать на религиозных верованиях. Вдобавок за прибылью они устраивают молебны над новыми моделями автомобилей, выпускаемые последние даже на колесах, доставлять священников на дом в специальных, «гудочных» гонимых зданиях.

Последним словом в этой области

является постройка молебен при автомобильных станциях обслуживания. Следуя примеру американских бизнесменов, такую станцию по обслуживанию туристов в самом деле устроили недалеко от Альсфельде близ г. Аугсбурга (Западная Германия). Идея машины проходила через великий ремонт, путешественник может вознести молитву богу и даже получить отпущение грехов. Духовно-материальное, так или иначе, как немощность «духовных операций» выключена в общую плату за обслуживание. Трехкратное обслуживание, меньше, чем бензин.

## ВЕЖЛИВОСТЬ НЕ ТРЕБУЕТСЯ



На страницах французской буржуазной печати нередко можно встретить комментарии в адрес женщины — водителя парижских такси. «Женщина самая вежливая водитель», — заявил, например, недавно представитель городских властей французской столицы на страницах газеты «Пари-Сувен». Женщины же, наоборот, «несравненно строже мужчины соблюдают правила уличного движения», — утверждает и руководитель столичной службы регулирования движения.

Но почему-то никто не говорит о том, что женщины являются самыми образованными среди водителей парижских

В Германской Демократической Республике опубликованы планы увеличения производства автомобилей промышленности в ближайшие 2—3 года. Так, если в 1957 году было выпущено 38 000 легковых и примерно 100 тысяч грузовых машин по сравнению с 1956 годом составило 25 процентов, то на 1960 год запланировано выпуск 70 000 легковых и 120 тысяч автомобилей, а также 110 000 мотоцилов и мотороллеров. Кроме того, будет выпущено 180 000 велоседов.

Несколько европейских автомобильных клубов организовали на территории существования Брюссельской Автомобильной выставки «международное дежурство» на автомобильных дорогах, ведущих к столице Бельгии. «Дежурство» заключается в высылке на эти дороги специальных «патрулей» из состава дополнительных заправочных станций и устройстве пунктов технической помощи для автомобилей моточленимых туристов, направляющихся на выставку. Наиболее активное участие в «международном дежурстве» принимают члены автослужбы Дании, ФРГ, Англии, Голландии, Норвегии, Австрии, Швеции и Швейцарии.

В текущем году в Чехословакию выпущены мотоциклы на душу населения больше, чем в какой-либо другой стране мира.

## СО ВСЕГО СВЕТА

В штате Нью-Йорк одним из самых безлюдных районов США считается тот, который находится на расстоянии 200—300 км один от другого. В летние месяцы расползающиеся по территории автомобильного обслуживания продают воду... в специальных мешках. В связи с этим стоимость обслуживания станциях превышает стоимость бензина.

Патрули дорожных и полиции, действующая на австралийской земле Рейн-Вестфалии (ФРГ), получили «на вооружение» сверхзвуковые мотоциклы с аэродинамическими обтекателями, позволяющими скорости до 170 км/час. Эти мотоциклы, названные «белыми стрелами», снабжены прибором предельной радионавигатору. Для овладения новыми машинами личному составу пришлось пройти специальный курс обучения.

Щецинская организация харьковой (промисловая) организации в Польской Народной Республике организовала на морском пляже близ города Щенин охраняемую стоянку для мотоциклистов. Ребята не только охраняют машины, но и обеспечивают простейшее обслуживание (мойка и т.п.). Кроме того, треть всех работающих в организации спортивной работы в организации харьковой.

За время кризиса сбыта в мотоциклетной промышленности ФРГ, начавшегося в 1956 году и длительно до сих пор, запасы бензина достигли уровня, превысившего в стране мотоциклетных предприятий, а производственная мощность действующих предприятий снизилась на 40 процентов, заявил недавно директор мотоциклетного завода ИСУ. Предприятия еще должны снизить ее на 25 процентов своей мощности.

В конце марта в Англии начато строительство новой в стране автострады, которая соединит Лондон с Бирмингемом. Длина автострады составит 100 км. Строительство ее должно быть осуществлено за 18 месяцев.

Западногерманская автомобильная инспекция провела в течение 10 месяцев обследование 13755 лиц, имеющих водительские права. Из них 4,8 процента водителей оказались с замедленной реакцией, 14,9 процента — с ограниченными зрением, 12,2 процента — с недостаточным знанием существующих нормами, 12,3 процента — с дальтонизмом, не отличающимся красной чертой зрения, 12,2 процента — с недостаточным по ширине углом зрения, с медленным движением зрачка.

# ПЕРВЕНСТВО МИРА И ЕВРОПЫ ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ КРОССУ

## БОЛЬШОЙ УСПЕХ ЧЕХОСЛОВАЦКИХ МОТОЦИКЛИСТОВ

В розыгрыше первенства Европы по ралли весенние соревнования принесли большие неожиданности. Так, в ралли Монте-Карло обидя (для многих) победу была одержана французским спортсменом «Рено-Дюфин» с двигателем мощностью 50 л. с. «Фавориты» же со стартовой группой — Хамсрид и Луни, выступавшие на специально подготовленном автомобиле «Феррари-250 ГП», никак не считались в ралли «Сестриер» (тоже входящем в общий зачет первенства) опоздали к стартовой финишу. В результате победу в ралли «Сестриер» одержали итальянцы — Луни и Аргенти, выступавшие на автомобиле «ФИАТ-Абарт» с рабочим объемом двигателя 750 см<sup>3</sup>.

В VI международном («Швабском кроссе») (ФРГ), отличающемся по традициям исключительными трудными дорожными условиями, с большим успехом выступили гонщики Германской Демократической Республики.

Кольцевая трасса Кросса (75 км) должна была быть пройдена трижды; эту задачу сумели выполнить лишь 40 участников (из 140 пришедших), среди них все без исключения члены команды ГДР. Завоевав одну серебряную медаль Фриш и две бронзовые (Хуссид и Амтор) и две памятные медали (Шиглер и Кларни), мотоциклисты народного предприятия «МЦ» (ГДР) выжили на первом командном месте, опередив впереди таких сильных конкурентов, как команды западногерманских фирм «Майкс» («Пондлакс») и «Виртус» (Команде ГДР были присуждены золотая медаль.

Новую попытку побить абсолютный рекорд скорости на мотоцикле намерен предпринять англичанин Боо Берри в июле этого года на Солевах Оверзх в штате Юта (США). Машина, подготовленная для его рекордных заездов, имеет двигатель с рабочим объемом 1000 см<sup>3</sup> и сильно сдвинутые вперед седло (так, что ноги гонщика находятся у переднего колеса). Двигатель развивает мощность 140 л. с. при 670 об/мин.

Из 130 официальных зарегистрированных мировых рекордов по мотоциклетному спорту 77 рекордов приходится на долю спортсменов Италии, 39 — Германии, 7 — Англии, 5 — Франции и т. д.

Что касается принадлежности рекордных машин к той или иной фирме, то в первом месте стоит фирма «Бизера» (32 рекорда), за ней «Гуцци» (20 рекордов), «НСУ» (19 рекордов), «ВМВ» (19 рекордов), «Нортон» (6 рекордов) и т. д.

В международных мотоциклетных гонках на «курсе Имвала», где повороты и даже «сепаративы» были созданы искусственно и сравнительно простым и ровным кольцевым шоссе (путем укладки каменных дамб-преград под разными углами), приняла участие много видных спортсменов, в том числе чемпионы мира Провини, Убюлани, Либерати и др. Из них только Либерати, завоевавший ордера Провини, прошедший раньше Убюлани на 0,4 секунды (оба выступали на мотоциклах «ВМВ-Аутлет»). Победу в первом из трех первых был Монтари на мотоцикле «Гуцци», выигравший у Тавери, выступавшего на «Нортоне». В классе до 50 см<sup>3</sup> (дистанция 40 кругов) победу англичанин Джон Сартиз, показавший лучшую скорость дня — 135,45 км/час.

После того как в первом туре розыгрыша первенства Европы по мотоциклетному кроссу (проводящегося, как известно, на дистанциях с рабочим объемом цилиндров двигателя до 250 см<sup>3</sup>) чехословацкие гонщики Чижек, Рон, Хамсрид и Рочуца заняли 2-3-е места, уступив лишь первому номеру итальянцу Тестини в конце таблицы представителей Англии, Италии, Голландии и Западной Германии. В следующем туре гонщики писали, что «за исключением Чижка, такой успех чехословацких гонщиков следует расценивать как случайный». Однако последующие события показали, что подобные прогнозы не основательны. Уже во втором туре первенства, состоявшемся в Йозене, занявший чехословацкий гонщик Яромир Чижек уверенно занял первое место, а Рон и Рочуца вышли на третье и пятое места, уступив лишь второму месту итальянцу Остареро и четвертое итальянцу Кароли. В результате этих гонков Чижек стал лидером турнира (14 очков), а Рон вышел на 2-3-е места, сравнявшись с Мюллером (18 очков). Рочуца занимал в общем зачете по итогам обоих туров пятое место, а Хамсрид — шестое.

В третьем туре соревнований, состоявшемся в г. Касселе, чехословацкие гонщики доминировали еще более. Убюлани, выиграв почти все призовые места, за исключением второго, которого досталось немцу Шмидту. Чижек снова был вторым, опередив своих конкурентов Хамсрида и Рон, заняли третье и четвертое места.

По итогам первых трех туров Яромир Чижек и Франтишек Рон заняли в розыгрыше первенства Европы лидирую-

щие позиции, значительно оторвавшись от своих ближайших конкурентов (особенно это относится к Чижку, который набрал приза на 11 очков больше, чем Рон, и на 14 очков больше, чем Мюллер, сохраняющий пока за собой общее третье место). Всего лишь на одно очко отстает от Мюллера в классе гонщик Хамсрид, идущий на четвертом месте. Рочуца, не выступавший в одном из двух первых заездов в Касселе, занимает седьмое место, вслед за Кампером (ФРГ) и Остареро (Италия), имеющими по 6 очков.

В чехословацкие гонщики выступают на мотоциклах отечественного производства «Ява-250».

В чемпионате мира по мотоциклетному кроссу (на мотоциклах с рабочим объемом цилиндров двигателя до 500 см<sup>3</sup>) в итоге состоявшихся четырех туров розыгрыша лидирует датчанин Нильсон, набравший 22 очка (первое место на кроссе в Дании, второе места на кроссах в Австрии и в Швейцарии, пятое место в Ирландии). Второе место занимает уступивший за ним идущий Бэтон (20 очков), весьма успешно выступавший в последних трех турах, где он занимал не ниже второго места. На третьем месте находится победитель кросса в Австрии Скайлет (13 очков), успешно выступивший также и в двух других турах, выигравший в Ирландии, значительно улучшил свое турнирное положение англичанин Дрэйнер, который после неудач в двух первых турах сумел выиграть четвертое место в третьем туре и завоевал победу в четвертом. Он имеет 11 очков.

## АВСТРИЯ УЧРЕДИЛА БОЛЬШОЙ ПРИЗ

В мае этого года впервые был разыгран Большой приз Австрии по мотоциклетному спорту. Соревнования проводились на шоссе в г. Зальцбурге. Заключительный 5,1 км, включая большой участок австралий, где традиционно проводятся мотогонки с 1936 года, был выигран большим количеством зарубежных участников, в том числе чемпионов мира итальянцев Карло Убюлани, Лоренцетти, гонщиков «экстра-класса» Луиджи Тавери (Швейцария), Самми Миллера (Ирландия) и др. В соревнованиях успешно выступили также гонщики Германской Демократической Республики.

В классе мотоциклов до 125 см<sup>3</sup> первенствовал Убюлани, выступавший на мотоцикле «МВ-Аутлет», и прошедший дистанцию 51,1 км за 10 минут 50 секунд со скоростью 114,75 км/час. Он же установил новый рекорд трассы, пройдя лучший круг со скоростью 106,25 км/час. Ирландец Миллер, выступавший на чехословацком мотоцикле «Чезет» был вторым. Третье место завоевал представитель Германской Демократической Республики Эрнст Дегнер, прошедший на мотоцикле МЦ.

Успех существовавшего Карло Убюлани также и в соревнованиях по мотоциклетному кроссу до 250 см<sup>3</sup>. Пройдя 15 кругов со средней скоростью 112 км/час, он завоевал первое место и установил еще один новый рекорд трассы, выиграв лучший круг со скоростью 114,75 км/час.

В классе мотоциклов до 350 см<sup>3</sup> в результате окончательных победил гонщик Падди Драйвер из Южной Африки, прошедший к финишу на 0,3 сек. раньше новозеландца Джона Геплемана. Дистанция (15 кругов) была пройдена победителем со скоростью 115 км/час, лучший круг — со скоростью 117,9 км/час.

Джону Геплеману пришлось довольствоваться вторым местом и в классе мотоциклов до 500 см<sup>3</sup>. Он уступил победу Эрнсту Миллеру, выступавшему на мотоцикле ВМВ и прошедшему дистанцию (20 кругов) со скоростью 121,58 км/час. Зато Геплеману удалось установить новый абсолютный рекорд трассы, пройдя лучший круг со скоростью 124,05 км/час.

## Июль

### ИНТЕРЕСНЫЕ ДАТЫ

1 июня 1933 года, 25 лет назад, был пущен Челябинский тракторный завод имени Сталина. Уже к 1934 году он выпустил 10 000 тракторов «Сталинцев», а в 1937 году передал в массовый выпуск дизельных тракторов.

13 июня 1912 года в Петербурге был дан старт русскому гонщику А. Нателю, участвовавшему на автомобиле «Руссо-Балт» в международном звездном автопробеге по маршруту Петербург—Сан-Бернардо. Натель преодолел дистанцию в 3550 км. Пройдя всю дистанцию со средней скоростью 36 км/час без единого срыва двигателя, он получил звание звездного пробега первый приз — «кубок выносливости».

15-20 июня 1927 года в Москве состоялся I Всероссийский съезд инженеров-технических работников автомобильной промышленности.

23 июня 1928 года была начата реконструкция завода АМО, закончившаяся в 1931 году.

27 июня 1932 года, через полгода после пуска Горьковского автозавода, его главного конструктора была снята тысячная машина ГАЗ-АА.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КРАЙНЕРМАН (зам. главного редактора), В. Д. МАЙБОРОВА, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРЕХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

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

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

Славо на набор 12.V.58 г. Бум. 60х92/8 1,75 тон. л. — 3,5 усл. печ. л. 7,5 ч-ч-ид. л.+1 вкладка. Подк. к печ. 27.VI.58 г. Г-43269. Тир. 100.000 экз. Цена 3 руб. Зак. 285

3-я типография Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

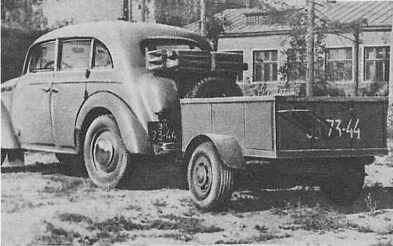


Рис. 1.

# ПРИЦЕП ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ „МОСКВИЧ“ МОДЕЛИ 401—420

Для перевозки дополнительного груза до 200 кг может быть применен двухколесный прицеп (рис. 1).

Кузов прицепа изготовлен из шпунтовых досок и окрашен. В его нижней части укреплено запасное колесо. Ходовая часть имеет независимую малтинную подвеску колес. Ее устройство показано на рис. 2. Малтинная подвеска колес выполнена в виде Z-образной балки 2, которая крепится к раме прицепа на двух подшипниках скольжения 4 и 5. Смазка подшипников производится шприцем через шариковую маслянку 3, соединенную каналами с подшипниками.

Амортизация подвески осуществляется цилиндрическими пружинами. Для гашения резких колебаний прицепа между балками малтинной подвески и рамы рекомендуется установить задние амортизаторы автомобиля «Москвич».

Для прицепа могут быть использованы колеса автомобиля мотоцикла или мотороллера, а также бывшие в употреблении колеса спортивного самолета «ЯК-18».

Прицеп (рис. 3) имеет раму 3, кузов, ходовую часть и сцепное устройство, которым он крепится к специальному траверсу 7, укрепленному на автомобиле. Рама сваривается из уголков (30x30), как показано на рисунке.

Сцепное устройство (см. рис.) обеспечивает четыре степени свободы прицепа относительно автомобиля и имеет две пружины 3 и 4 для амортизации резких толчков и рысков.

Траверс для присоединения прицепа к автомобилю устанавливается на серединах крепления рессор заднего моста автомобиля. При езде без прицепа траверс с автомобиля не снимается.

Присоединение прицепа к траверсу производится валом 6, закрепляемым в рабочем положении шплинтом (рис. 3). Для предотвращения во время движения рассоединения прицепа с автомобилем впереди 2 прицепа соединяется дополнительно с траверсой 7 цепью 5.

На задней стенке кузова прицепа с левой стороны (рис. 1) установлен фонарь со стоп-сигналом, защищенный от повреждения железной скобой. При помощи трехкильного набеда он подключается к трехполюсной штепсельной розетке, специально установленной для этой цели на заднем мосту автомобиля. Трехполюсная штепсельная розетка включается в систему электрооборудования автомобиля параллельно заднему фонарю.

Н. А. КАРПОВ.

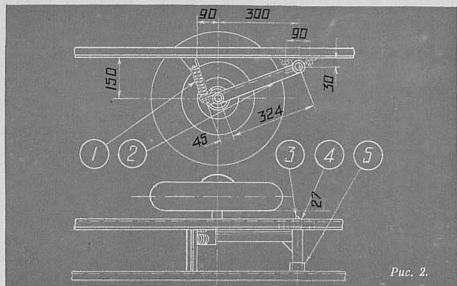


Рис. 2.

