

За рулем
5
МАЙ 1959





В этом номере:

- 1000000 МОТОЦИКЛОВ
-
- РЯЗАНСКОЕ КОЛЬЦО
-
- СЕГОДНЯ ШКОЛЬНИКИ—
ЗАВТРА ТРАКТОРИСТЫ
-
- ВОДНОМОТОРНИКИ
ОРЛА
-
- МОТОЦИКЛИСТ
БЕЗДЕЛИГА
-
- ДРУЖЕСКИЕ СВЯЗИ
ШОФЕРОВ
-
- БСБ-18
-
- ЗА ИЗУЧЕНИЕМ
РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ
-
- РАДИОКОММЕНТАТОР
НА СОРЕВНОВАНИЯХ
-
- МЕСТА ДЛЯ
ГАРАЖЕЙ ЕСТЬ
-
- ДЛЯ СПОРТСМЕНОВ,
ТУРИСТОВ,
АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ
-
- ТЕХНИКА
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
СТРАН
-
- КЕМПИНГ

На первой странице обложки: победители международных товарищеских соревнований в мотогонках по льду.

Слева направо: Сергей Старый, Анатолий Егоров (оба СССР) и Станислав Шлиника (Чехословакия).

Фото И. Воброва.

На четвертой странице обложки: на строительстве Большого Рязанского кольца.

Фото И. Чернышева.

Центральный Московский автотоклуб ДОСААФ недавно провел личные автомобильные соревнования на регулярность хода (ралли) по маршруту: Москва — Смоленск — Довск — Особино (в 30 км от Гомеля) и обратно. В пути состоялось скоростное соревнование на 1 километр со стартом с места, а после финиша — дополнительные соревнования по фигурному вождению.

В результате всех трех соревнований — ралли, скоростной гонки и фигурного вождения — первое место в группе легковых автомобилей заняли перворазрядники А. Маркусас и Р. Козлов. По грузовым автомобилям победителями стали В. Певзнер и П. Тарасов.

На снимке: на соревнованиях по фигурному вождению в ЦПК и О имени А. М. Горького.

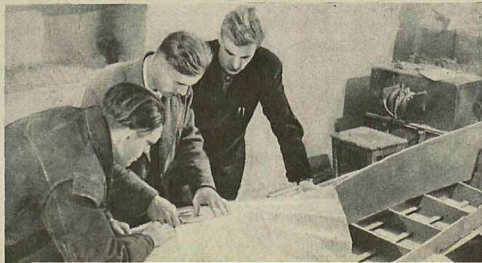
Фото и текст мастера спорта В. Хватова

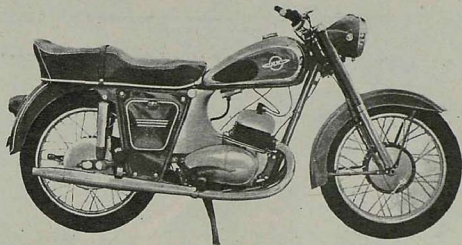


В августе в Николаеве будет разыграно первенство ДОСААФ по водно-моторному спорту. Усиленно готовятся к предстоящим соревнованиям члены Орловского морского клуба.

На снимке: спортсмен-перворазрядник инкассатор банка И. Веритников, инструктор-механик клуба В. Карев и модельщик Н. Степанов за постройкой скутера (см. стр. 4—5).

Фото Г. Руфанова.





Мотоцикл ИЖ-58.

МОТОЦИКЛЫ СЕМИЛЕТКИ

В. РОГОЖИН,
начальник и главный конструктор
ЦКЗБ мотоцикlostроения

Сколько будет произведено мотоциклов, мотороллеров, мопедов к концу семилетки! На этот вопрос, интересующий многочисленных мотоциклистов, отвечает помещаемая ниже диаграмма перспективного роста выпуска продукции нашей мотоциклетной промышленности.

Один миллион! Эта цифра, предусмотренная планом развития народного хозяйства на 1959—1965 годы, означает увеличение объема производства мотоциклетных заводов в 2,5 раза.

Уже сейчас Советский Союз выпускает мотоциклов больше, чем любая другая страна мира. Используя новейшие достижения науки и техники, непрерывно повышая производительность труда и улучшая качество продукции, советские мотоцикlostроители должны сделать за семилетие новый крупный шаг вперед.

Выпускаемые в настоящее время в СССР мотоциклы как по своим конструктивным параметрам, так и по числу типов еще не удовлетворяют возросшим требованиям мотоциклистов и мотороллеристов.

На состоявшейся в 1958 году конференции работников мотоциклетной промышленности был отмечен перспективный типаж машин на семилетие, который составлен с учетом нужд и запросов потребителей, а также разнообразных климатических и дорожных условий эксплуатации мотоциклов в нашей стране.

Перспективный типаж определил основное направление в развитии отечественных конструкций мотоциклов — обеспечение высокой надежности и износостойкости двигателя при уменьшении общего веса мотоцикла и улучшении его топливной экономичности.

За последние время в зарубежном мотоцикlostроении наблюдается тенденция к повышению литровой мощности. При этом пренебрегают неизменным при подобных решениях снижением долговечности и тяжелых качеств мотоцикла. В наших условиях погоня за чрезмерным ростом литровой мощности в ущерб тя-

говым качествам мотоцикла и долговечности двигателя нецелесообразна. В то же время есть необходимость усилить работы по изысканию таких конструктивных решений, которые позволили бы без увеличения числа оборотов двигателя повысить его мощность.

В текущем семилетии работники мотоциклетной промышленности должны обеспечить выпуск новых типов мотоциклов, мотороллеров, мопедов и мотовелосипедов, краткая характеристика которых приводится ниже.

Д о р о ж н ы е м о т о ц и к л ы: с двухтактным одноклндровым двигателем [рабочий объем 125—175 см³], с двухтактным двухклиндровым двигателем [250 см³], с двухтактным одно- и двухклиндровым двигателем [до 350 см³], с четырехтактным двухклиндровым двигателем [в классах до 500 см³ и 650—750 см³].

Мотороллеры с двухтактными одноклндровыми двигателями рабочим объемом 150 см³, 175 см³ и 200 см³.

М о п е д ы и в е л о с и п е д ы: с двухтактными одноклндровыми двигателями мощностью 1 л. с. и 1,5—2 л. с.

Прицепные боковые коляски: легкого типа для мотороллера Т-200; средние для мотоциклов 350—500 см³ и тяжелые, рассчитанные на эксплуатацию в сельской местности, для мотоциклов с рабочим объемом двигателя свыше 500 см³.

На базе дорожных мотоциклов и мотороллеров предполагается наладить выпуск легких грузовых мототележек для удовлетворения нужд народного хозяйства и индивидуальных потребителей.

Прогресс техники потребует внесения дополнений и изменений в параметры намечаемых к выпуску типов машин.

Поэтому в перспективном плане развития мотоциклетной промышленности предусматривается замена через каждые три года моделей мотоциклов, находящихся в производстве, конструктивно более прогрессивными. Так, Ижевский завод с 1962 года переходит на массовый выпуск мотоцикла ИЖ-58 весом 155 кг и мощностью двигателя 18 л. с., а в 1965 году он должен начать изготовление мотоцикла новой модели ИЖ-330, вес которого 145 кг и мощность двигателя 20 л. с. Минский завод в 1962 году приступит к производству мотоцикла модели М-101, а в 1964 году выпустит более совершенную модель М-102. Аналогичные замены конструкций произойдут и на других мотоциклетных заводах.

Диаграмма роста выпуска продукции мотоциклетной промышленности (в тыс. шт.) с 1950 по 1965 г.

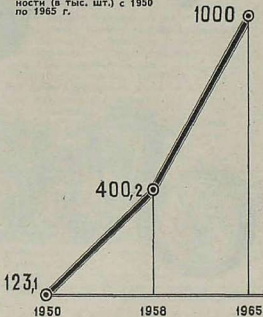


Таблица 1

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ МОТОЦИКЛОВ, МОТОРОЛЛЕРОВ И МОПЕДОВ НОВЫХ МОДЕЛЕЙ

Тип машины	Модель	Год выпуска	Тип двигателя	Мощность (л. с.)	Вес (кг)	Расход топлива (л/100 км)	Скорость (км/час)	Число передач	
Мотоцикл	250	МП-62	1962	2-тактн. 1-цилиндров.	1,5	45	1,5	50	2
Мотороллер	ВП-175	1962	.	6,0	115	3,5	65	4	
Мотороллер	Т-62	1962	.	8,5	140	3,2	80	4	
Мотоцикл	125	МН	1960	.	5,5	85	2,4	80	3
Мотоцикл	125	К-59	1931	.	5,5	85	2,4	80	3
Мотоцикл	175	К-60	1961	.	9,0	110	2,7	80	4
Мотоцикл	250	М-101	1962	2-тактн. 2-цилиндров.	14,0	125	3,3	105	4
Мотоцикл	350	ИЖ-58	1962	.	18,0	155	4,5	110	4
Мотоцикл	500 с коляской	М-72М	1961	4-тактн. 2-цилиндров.	22,0	360	7,0	85	4
Мотоцикл	500 с коляской	М-53	1962	.	26,0	300	5,3	100	4
Мотоцикл	650 с коляской	М-61М	1962	.	28,0	330	6,0	100	4



Опытный образец мотоцикла М-101.

В настоящее время заводы приступили к созданию мотоциклов новых моделей и одновременно готовятся к организации их производства.

Технические параметры мотоциклов, мотороллеров и мопедов, намечаемых к выпуску в ближайшие годы, приведены в табл. 1, некоторые из этих машин показаны на снимках.

В 1959—1965 годах будет освоено производство мелких серий спортивных мотоциклов, гораздо более совершенных, чем выпускаются в настоящее время. Их типаж приводится в табл. 2. Наряду с этим промышленность будет изготавливать небольшими партиями гоночные мотоциклы класса 125, 250, 350

и 500 см³ [с коляской] для кольцевых шоссежных соревнований. Типаж и технические параметры спортивных и гоночных мотоциклов согласованы со спортивными организациями.

Социалистическая система хозяйства создает все необходимые условия для специализации заводов, обеспечивает лучшее использование площади и оборудования и на основе этого — рост выпуска продукции при быстром повышении ее качества и снижении себестоимости.

В текущем семилетии намечена дальнейшая специализация в мотоциклетной промышленности. Два завода будут выпускать мотоциклы

объемом двигателя 125—250 см³, один завод специализируется на изготовлении машин класса 350 см³ и два — на выпуске тяжелых машин 500—650 см³.

Проведение такой специализации даст возможность максимально унифицировать отдельные узлы и детали машин и, кроме того, значительно облегчит механизацию и автоматизацию производства.

Задачу всемерного ускорения технического прогресса в отечественном мотоцикостроении нельзя успешно решить без осуществления широкой программы конструкторско-экспериментальных работ. Перестройка управления промышленностью создала необходимые условия для проведения таких работ на мотоциклетных заводах.

В настоящее время на предприятиях расширяются конструкторские отделы, создаются экспериментальные лаборатории, оснащенные уникальными испытательными стендами. Все это укрепит исследовательскую базу мотоциклетной промышленности и даст возможность си-

Таблица 2

ТИПАЖ СПОРТИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ НОВЫХ МОДЕЛЕЙ

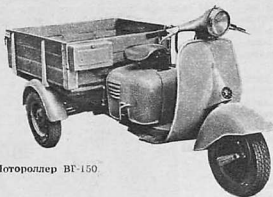
Назначение	Характеристика двигателя		
	рабочий объем (см ³)	число тактов	число цилиндров
Для шоссежно-кольцевых соревнований	125 и 175	3	1
	250	2	1—2
	350	2	2
	500 и 500*	4	2
Для многодневных соревнований	125 и 175	2	1
	250	2	1
	350	2	2
	500 и 650*	4	2
Для кроссовых соревнований	125 и 175	2	1
	250	2	1—2
	350	2	2
	500 и 650*	4	2

Таблица 3

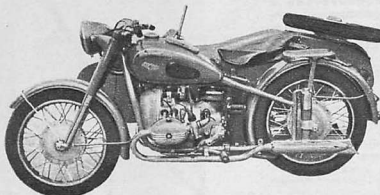
ПОКАЗАТЕЛИ ПЕРСПЕКТИВНЫХ СПОРТИВНЫХ МОТОЦИКЛОВ

Класс (см ³)	Мощность (л. с.)	Скорость (км/час)	Вес (кг)
125	8	100	70
175	12	110	80
250	16	120	100
350	22	130	120
500*	40	140	230

* С коляской.



Мотороллер ВП-150



Мотоцикл М-61.

стематически улучшать технические параметры выпускаемых моделей.

Конструкторско-экспериментальные работы будут направлены на снижение веса мотоциклов за счет применения более легких и прочных материалов для их изготовления, на увеличение долговечности двигателей путем снижения скорости поршня, введения алюминиевых цилиндров с хромированной рабочей поверхностью, улучшения системы смазки, воздухоочистителей и т. д. Наряду с этим должна быть решена задача по улучшению топливной экономичности мотоциклов за счет совершенствования продувки двухтактных двигателей и перевода четырехтактных двигателей на верхнеклапанное газораспределение.

Большое внимание будет уделено повышению плавности хода мотоциклов, что достигается совершенствованием конструкции подвески колес и снижением веса неподдресоренных масс, а также улучшению удобства управления и надежности действия отдельных механизмов.

План экспериментальных работ предусматривает применение непосредственного впуска на мотоциклетных двигателях, разработку новых систем переключения передач, автоматизацию механизма сцепления, применение пневмогидравлических передач, внедрение генераторов переменного тока и т. д.

Исследовательские работы в области конструирования спортивных мотоциклов будут направлены в основном на повышение их надежности и увеличение мощности двигателей. В ближайший период по этим машинам предполагается достигнуть показателей, указанных в табл. 3.

Перед конструкторами гоночных мотоциклов поставлена задача — создать в ближайшее время двигатель с литровой мощностью 130—150 л. с./л. В текущем году коллектив ЦКБЗ должен сконструировать две новые модели гоночных мотоциклов — С-159 и С-259 в классах 125 и 250 см³. Мощность двигателя первого из них — 16 л. с., второго — 32 л. с.

Большой интерес для дальнейшего развития мотоцикlostроения представляет применение в конструкциях мотоциклов, мотороллеров и мопедов пластических материалов. Работникам мотоциклетной промышленности совместно с проекционными и институтами химической промышленности предстоит решить вопросы использования пластмасс как для силовых, так и для облицовочных деталей мотоциклов, а также для кузовов прицепных колесок и облицовки мотороллеров.

Первые шаги в этом направлении уже сделаны. Ирбитский завод, например, изготовил из пластмассы колеску.

Для успешного выполнения задач, стоящих перед мотоциклетной промышленностью в семилетие, многое предстоит сделать предприятиям-смежникам, поставляющим шины, электрооборудование, генераторы и др. В первую очередь должно быть значительно повышено качество их продукции.

Руководствуясь решениями XXI съезда КПСС, коллективы мотоциклетных заводов берут социалистические обязательства — перевыполнить семилетний план и дать потребителям новые модели высококачественных мотоциклов, мотороллеров и мопедов.



На стройках семилетки

БОЛЬШОЕ РЯЗАНСКОЕ

Обкомовский «газик» стремительно промчался по асфальту рязанских улиц и, оставив слева здание вокзала, выскочил на простор полей. Далеко вперед тянулась лиризованная дождем черная полоса дороги. Стрелка спидометра, подрагивая, лезла вверх. Машина шла по трассе Большого Рязанского кольца.

Издали послышался характерный лягушачий звук. И вскоре из-за поворота показались работающие экскаваторы. Асфальтированный участок кончился. А через несколько минут мы миновали место, где шли строительные работы.

Неловкоохотливые возницы прошлого нередко коротко и образно говорили седоку словами русской поговорки: «Тело доезду, а за душу не ручаются». Эту поговорку вспомнил шофер нашего внедорожника. Машину подбрасывало и швыряло из стороны в сторону, трясло на колдобинах, локордило на шатких бревенчатых остоках. Мы проехали по дорогам, ведущим от Рязани к городам Михайлову, Касимову, Сасово. И всюду еще встречались участки, которые только с большой натяжкой можно назвать «проезжими».

Заведующий промышленно-транспортным отделом Рязанского обкома КПСС П. Г. Круглов, рассказывая нам о строительстве Большого Рязанского кольца, привел несколько фактов. Город Михайлов расположен в 80 километрах от Рязани, а попасть оттуда в областной центр в период бездорожья можно было только через... Москву. Из Рязани в Касимов едут паромом двое суток. Количество таких примеров можно было бы увеличить. Но скоро положение изменится. Рязанцы решили за два года построить автомобильную дорогу — Большое Рязанское кольцо.

Масштабы этой стройки велики. Дорога протянется на 603 километра. Она свяжет Рязань с 22 районными центрами, 521 населенным пунктом, 175 промышленными предприятиями, сотнями

колхозов, совхозов. Дорога сыграет особую роль в дальнейшем развитии промышленности, сельского хозяйства, в общем подъеме экономики области.

Стройка стала народной. Здесь бок о бок с дорожниками трудятся колхозники, рабочие предприятий городов, поселки совхозов. И не беда, что за плечами у тех, кто вышел сюда, на трассу, нет опыта, что профессия большинства людей ничего общего не имеет с дорожными строительством. Действиями этих людей руководит стремление личным участием внести свою лепту в большое полезное дело.

Методом народной стройки сооружаются участки кольца Рязань—Клепники, Шацк — Можары — Сарай — Ухолово — Рязск. Одновременно прокладываются подъезды к новой трассе от больших и малых деревень. По сто автомашин ежедневно посылают сюда Касимовский, Бельковский, Елатомский районы.

Только в прошлом году построено свыше двухсот километров дорог.

Строители называли нам цифры: на строящемся Большом кольце будет сооружено 19 мостов протяженностью 1362 погонных метра; приобретутся камни, щебня и шлака 515 тысяч кубометров, песка — 300 тысяч тонн, цемента — 5950 тонн, полтора миллиона кубометров земляных работ предстоит выполнить строителям текущим летом.

В контрольных цифрах развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы записано, что автомобильных дорог общегосударственного значения будет построено почти втрое больше, чем за предыдущее семилетие. Если же учесть дороги республиканского, областного и местного значения, то общая их протяженность увеличится значительно больше.

Рязанские строители дорог вносят значительный вклад в это нужное дело!

Ю. КОТЛЕР.

Механизаторы



Трактор резко дернулся и встал. Витка испуганно ойкнул и ухватил Александра за руку. Тот, закусив губу, не сводя взгляда с борозды, переклонил скорость. Мотор взревел, но колеса остались неподвижными. Мальчишки переглянулись. Александр спрыгнул на землю, рывком поднял капот.

— Чего там? — спросил Витка.
— Муфта полетела... Иди-ка сюда, поможем.

Быстро темнело. Дул холодный ветер. Александр выпрямился, шмыгнув озбытым носом.

— Надо бежать в школу, в мастерскую.

— Давай сбегаю, — обрадовался Витка.

Торопливо повторив название нужных деталей, он скрылся в темноте. Александр плотнее запахнул стеганку, сунул в карман грязные кулаки и нетерпеливо зашагал взад-вперед.

Через пару часов над полем вспыхнул и затрещал на ветру облитый маслом факел.

— Экзамен по всем правилам, — усмехнулся Александр, вспоминая уроки Ивана Кузьмича Жильцова, руководителя кружка трактористов. — Тут тебе сразу и теория и практика.

К утру «экзамен» был сдан: трактор двинулся по полю.

Это случилось весной прошлого года на участке, который отвел юным трактористам Кромской средней школы Орловской области колхоз «Путь к рас-

мечта осуществилась: Анатолий Капустин и Виктор Мшонгин выводят трактор в поле.

свету. На участке трудились и другие ученики Ивана Кузьмича — Юрий Тоголин, Ваня Кудяков, Тая Михайлова, Лида Рождественская — всего сорок школьников. Работали много, учились упорно. Осенью все ребята сдали экзамены и получили удостоверение механизаторов.

Волна великого народного подъема, прокатившаяся по колхозному полюм после исторических решений партии о развитии сельского хозяйства, вызвала Большой энтузиазм среди молодежи. Во многих школах Орловской области были организованы кружки механизаторов.

«Поля колхоза имени М. И. Калинина раскинулись невдалеке от Жковлевской средней школы, что в семидесяти километрах от Кром. В погожие весенние дни учащиеся заглядывались на трактора, которые шли по полю, оставляя за собой волны вспаханной земли. И не было среди школьников, пожалуй, ни одного, кто не представлял бы себя на месте тракториста. Но больше всех мечтал научиться управлять трактором Анатолий Капустин.

Юношу потянуло к машине давно. Еще совсем мальчишкой он часами вертелся у колхозных машин, следя за работой шоферов. Анатолий был готов выполнить любое поручение, лишь бы разрешили ему потрогать рычаги или повертеть руль.

Однажды по школе разнеслась весть об организации тракторного кружка. Анатолий первым прибежал записываться. Но тут его ждало разочарование — в кружок принимали только учеников десятого класса, а Толя учился лишь в восьмом. И все-таки он добился своего — ему разрешили посещать занятия.

Конечно, заниматься ему было трудно. Поэтому Анатолий часто навещался к своему хорошему знакомому — колхозному шоферу дяде Саше, который помогал ему лучше разобраться в устройстве магнето или аккумулятора.

С каждым занятием Толя приближался к заветной цели. Вот ему разрешили занять место рядом с десятиклассником, ведущим трактор. Потом доверили самому заводить двигатель. И наконец настал день, когда Анатолий уже самостоятельно сел за руль. Трактор, пофырывая, двинулся вперед. Десять метров, двадцать, пятьдесят...

Вскоре Анатолий Капустин и другие кружковцы выехали в поле.

Идея создания кружка механизаторов в Жковлевской школе подали комсомольцы-старшеклассники. Директор школы Ивану Даниловичу Бабкинову и преподавателю Семёну Ивановичу Михайлину, председателю первичной организации ДОСААФ, предложение учащихся было по душе. Они не раз задумывались над тем, что, кончая школу, юноши и девушки не имеют специаль-

ности. Михайлин, который еще в армии научился водить и ремонтировать автомобили, трактор, вызвался руководить кружком.

Понауча учеба не клеилась. Не было оборудования, пособий, плакатов. Но постепенно, при поддержке райкома КПСС, кружок обзавелся всем необходимым. Соседняя ЖМЭС передала школе старенький трактор НАТИ. Немало пришлось повозиться, пока удалось его восстановить. Занятия проводились по программе подготовки трактористов при ЖМЭС. Михайлин привнес в армию требовательную любовь к порядку, уважение к механизмам и настоящему привнес все это ученикам. В мастерских ребята привыкли точно соблюдать правила безопасности, содержать в порядке инструмент.

Весной 1957 года состоялся первый выпуск юных механизаторов. Десятиклассники Коля Толкунов, Вита Новиков, Гена Уваев и другие получили свидетельства первого разряда с правом работы на дизельных, гусеничных и колесных тракторах. Анатолий Капустин тоже закончил курс обучения, но сдавать экзамены ему разрешили только в следующем году, когда он перешел в девятый класс.

НА ОКСКОЙ

Не без усмешки посматривали прохожие на вывеску «Морской клуб», которая появилась несколько лет назад на фасаде одного из домов в Орле. Както не вязалось в их представлении слово «морской» с узкой и тихой в наших местах Окой.

«Здесь бусиру негде развернуться, а вы тонки скутеров задумали проводить?» — эти слова частично приходилось слышать работникам клуба в ответ на приглашение вступить в секцию водно-моторного спорта. Не верили нам на первых порах.

Немногочисленной группе энтузиастов пришлось немало потрудиться, прежде чем водно-моторный спорт в нашем городе получил признание.

В 1957 году в День Военно-Морского Флота в Орле прошли первые соревнования моторных судов — лодок и скутеров. И хотя в них участвовало всего 12 человек, именно эти состязания решились судьбой секции. Захватывающее зрелище острой спортивной борьбы явилось лучшей аттракцией за водно-моторный спорт.

Мы сделали все от нас зависящее, чтобы в этот день привлечь на берег Оки больше зрителей. И это себя оправдало. Многие из них потом пришли к нам в клуб.

В основном это была молодежь, не знающая ни устройства подвесных ло-



ТРИ ПОДВИГА

После успешного выпуска возрос авторитет школьного кружка. Орловский облсплком обязал управление сельского хозяйства передать школе еще два трактора — «Беларусь» и ХТЗ-7 с комплектом прицепного инвентаря, областной комитет ДОСААФ прислал плакаты и стенды. Правление колхоза имени М. И. Калинина выделило учащимся пятьдесят гектаров земли. Все работы на этой площади должны были выполнить юные механизаторы.

После того как в школе появились свои тракторы, от желающих стать настоящими трактористами не было отбоя. Одно дело — смотреть на плакаты на уроках машинovedения, а другое — самостоятельно сесть за руль трактора, получить нужную колхозу специальность. Весной в школьную тракторную бригаду были приняты ученики, прошедшие теоретический курс устройства трактора на уроках машинovedения. Все они были ребятами на смежные и первым делом работали в паре со школьниками, уже получившими квалификацию трактористов.

Ребята с нетерпением ждали дня, когда солнце прогреет промерзшую за зиму почву и они выведут в поле школьные трактора. А когда наступила эта пора, ученики, преподаватели, колхозники вышли на школьный участок. Гена Уаев и Анатолий Капустин под радостные возгласы и аплодисменты взрослых и ребят провели первую обработку.

По правде сказать, вначале юные трактористы побоялись забираться с машинами далеко от школы. Здесь всетаки и товарищи были рядом, и Семен Ионович мог помочь в случае чего. Однако очень скоро колхозники почувствовали, что в лице юных механизаторов они имеют серьезную подмогу. Заключив обработку своего поля, учащие-

ся стали помогать колхозным трактористам.

Юные механизаторы вспахали 263 гектара. Урожай картофеля на школьном участке был в полтора раза, а урожай свеклы в три раза выше, чем в среднем по колхозу. Заслуженной наградой для тракторной бригады Яковлевской средней школы явилось ее участие во Всесоюзной сельскохозяйственной выставке.

Осенью этого года в школе состоится очередной выпуск трактористов. Будущие выпускники уже сейчас трудятся на колхозных полях овладевая сложными машинами. А их вчерашние товарищи вышли в большую жизнь. Выпускники кружка механизаторов Виктор Мюжин, Сергей Лепилин, Николай Балашов сейчас работают на колхозных машинах; Анатолий Мюжин, Николай Толкунов и Виктор Новиков служат в Советской Армии. Анатолий Капустин в этом году кончает школу и тоже идет работать в колхоз трактористом. Юнша решил поступить в заочный механический техникум.

Нынешней осенью еще одна группа учеников Яковлевской школы начал изучать трактор и автомобиль. Ребята участвуют в постройке мастерских и гаража, поговаривают о расширении школьного участка, думают заложить сад.

Хорошие и, главное, очень реальные плоды от этого маленького коллектива приносит одним дыханием со всей страной. Юные механизаторы хотят стать полезными членами общества, помочь трудом своему колхозу, своей стране. Они помнят замечательные слова великого Ленина: «Только в труде вместе с рабочими и крестьянами можно стать настоящими коммунистами».

Г. РУФАНОВ.

ВОДЕ

дочных соревнований, из правил поведения на воде. С новичками начали заниматься не только ребятами клуба, но и общественные инструкторы — Ю. Ничипорук и И. Веритников. Оба они перворазрядники мотористы, участники кроссов и многодневных соревнований. Не менее успешно справлялись они и с вождением скутера и моторной лодки.

В том же 1957 году команда клуба зашла на спортивную часть области на всеююзных соревнованиях. Правда, заняла она всего лишь девятое место, но встреча с более опытными противниками многумно нас научила. У всех появилось желание больше тренироваться, улучшить конструкцию судов.

Спортивный сезон 1958 года для орловцев был более удачным. В городских соревнованиях в честь Дня Военно-Морского Флота участвовало уже 32 человека, причем пять из них выполнили нормы первого спортивного разряда.

В Киеве на Всесоюзной спартакиаде комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта в честь 40-летия ВЛКСМ спортсмены-водомоторники Орла оставили позади себя десять команд. Это был первый успех.

Сейчас секция насчитывает около пятидесяти человек. Все они получили удостоверение водителя спортивных мо-

тосудов. Значительно возросла и материально-техническая база клуба.

Готовясь к спортивному сезону 1959 года, активисты секции решили строить суда своими силами. Вечерами после работы и учебы приходили они в клуб, чтобы изготовить детали новых скутеров. К весне Ю. Ничипорук с помощью токаря завода автотракторостроения Е. Темонова, водолаза В. Проклепко и сборщика насового завода А. Сергеева построил два различных по конструкции скутера класса СА-250. Построили скутера и ученица 24-й школы Кира Жигарева и шофер В. Музалевский. К новому сезону клуб располагает 12 скутерами, 5 мотолодками и 11 моторами, а начинили мы с трех скутеров, не имея ни одного судна.

Интерес к водно-моторному спорту в городе настолько возрос, что встал вопрос об организации при первичных организациях ДОСААФ водно-моторных секций. Такая секция уже начала работать на заводе автотракторостроения. Заводская команда примет участие в городских соревнованиях.

В наступившем спортивном сезоне члены Орловского морского клуба налетуют добиться новых успехов.

В. КАРЕВ,
инструктор-механик морского клуба.

Орел.

Если человеку шестьдесят, из которых больше сорока лет проведены за рулем, ему, конечно, есть о чем вспомнить. Альберт Игитович Бездегиде задумчиво чистит мундштук, не спеша закуривает и смущенно улыбается:

— Вы, наверное, ждете захватывающего рассказа? Ничего необычного в моей жизни не было. Просто старался честно выполнять свой долг...

..Шел декабрь 1919 года. Зимой в пустыне Каракум еще труднее, чем летом. К ночи мгновенно остывали песок и камни. Холодный, пронизывающий ветер нагонял густой, тяжелый туман. Вот уже не видно звезд — этих путеводителей в пустыне.

По пескам медленно бредут отряды красноармейцев. Утром они должны вступить в бой с белыми. Но случается самое опасное: еда лишь наступила ночь, верблюда оторвали от каравана и исчезли. Измотанные переходом люди остались без воды и продуктов.

Чем дальше двигался отряд, тем с большей тревогой взглядывался в карту командующий Закавказским фронтом С. П. Тимашков. Мрак поглотил ориентиры, отряды сбился с пути.

Командиры собрались на совещание. Что делать? В пять часов началось нападение. Головной отряд, который раньше ушел вперед, начал его, но, не подержавши основных сил, будет неминуемо разгромлен. Мало того — белые могут неожиданно обрушиться на основные силы, заблагуанившись в пустыне, лишены воды и продовольствия.

Командующий фронтом решает атаку отложить на сутки и вызывает шофера Альберта Бездегиде:

— Бери мотоцикл. Надо найти отряды и сообщить, что атака откладывается.

Нелегко было выполнять такое задание. Ехать пришлось в темноте — свет фары мог выдать связного. Мотор заглох, и Бездегиде часто приходилось на руках тащить мотоцикл через песчаные барханы.

Но вот красноармеец выехал к линии железной дороги. Ориентировался по карте и остановился в нерешительности. Вперед — больше. Ехать к головному отряду напрямик — значит почти наверняка попасть в лапы врагу. А если направиться в объезд — не успеешь до пяти часов утра, не выполнишь задания.

Альберт Бездегиде ясно представлял себе, что судьба операция, жизнь товарищей зависела сейчас от его мужества и решительности. А время неминуемо отсчитывало минуты, приближаясь к часу начала атаки. И шофер Бездегиде решил прорваться через линию фронта.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ

Снова тяжелый мотоцикл тонет в песке, снова безумная гонка по такмам и барханам в полной темноте.

Белье не могли сразу сообразить, откуда взялся вынырнувший из темноты мотоцикл. Пока они раздумывали, открывать огонь или нет, Безделига проскользнул передовую и начал уходить. Только тогда затрещали пулеметы, залпелись пулеметные пули. Пули валили песок совсем рядом. Но теперь темнота и туман помогали мотоциклисту.

Связной пробился к головному отряду, когда тот уже развернулся в боевой порядок для атаки. После подсказали, что за ночь мотоциклист преодолел по пустыне почти полтора часа.

А на следующее утро отряд Красной Армии согласованным ударом разгромил беговардейцев. При этом было взято две тысячи пленных, захвачено два бронепоезда, самолет и много боеприпасов. Приказом Реввоенсовета 1-й армии Закавказского фронта шофер-мотоциклист Альберт Нитович Безделига был награжден орденом Красного Знамени — высшей наградой Советской республики.

При взятии Ашхабада Альберт Безделига на мотоцикле первым ворвался в город, преследуя отступающих беговардейцев. За это героический поступок Реввоенсовет наградил его золотыми часами.

Все дальше и дальше двигались части Красной Армии, освобождавшие народы Средней Азии от власти беговардейцев и баяв. То были трудные дни, Мучительный зной, страшная жажда валили людей с ног.

Однажды Безделига получил приказ — найти и доставить воду затерявшемуся в пустыне отряду. И вот одинокий мотоцикл, обвешанный бидонами и флягами, уходит вперед. Горячий ветер обжигает лицо, пестрящая пыль режет глаза. Мотоцикл расклевал так, что к нему нельзя дотронуться. К тому же у самого мотоциклиста уже давно не было во рту ни капли воды. Кажется, еще немного и не хватит человеческих сил, чтобы продолжать движение.

Несколько часов плутал по пустыне мотоциклист, пока не отыскал колодезь. Вола! Спасение!

За это подвиг А. Безделига был награжден именным маузером.

Куда только не забрасывала шофера судьба за сорок лет. Пески Каракумов и степи средней России, горные перевалы Копет-Дага и дороги родной Латвии. Альберт Безделига дрался с басмачами, участвовал в поисках 26 бакинских комиссаров, казенных английскими интеллигентами, спасал летчика, подстреленного белыми, возил членов советской комиссии по перемирию с Персией. Началась Великая Отечественная война, и Безделига вновь вступил автомобиль на фронт. Только ранение и контузия заставили его на некоторое время расстаться с автомобилем.

И сейчас, на склоне лет, старый шофер не оставляет машины. Вот уже 12 лет он трудится в Бауском промкомбинате. И тут он так же безупречно выполняет свой долг, долг советского человека.

Ю. БОРИН.

А. КОШКАРЕВ,
ст. референт по международным связям
ЦК профсоюза работников связи,
рабочий автотранспорта и шоссейных
дорог

Впервые принципам пролетарского интернационализма, советские профсоюзы ведут большую работу по расширению и укреплению связей с профсоюзными и рабочими организациями зарубежных стран. Она преследует благородную цель — борьбу за мир во всем мире, за единство рабочего класса, за международную солидарность. На важность этой стороны деятельности советских профсоюзов неоднократно обращалось внимание в партийных документах. Ее значение было еще раз подчеркнуто в приветствии ЦК КПСС XII съезду профсоюзов СССР.

Центральный комитет профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог за последнее время установил и укрепил контакты с родственными отраслевыми профсоюзами многих зарубежных стран. Формы международного сотрудничества весьма разнообразны. Особенно широкое развитие оно получило в прошлом году.

Переписка, взаимный обмен информацией, технической, экономической и политической литературой, газетами, журналами, поездки делегаций, организация встреч с отдельными профсоюзными деятелями — все это служит делу налаживания и улучшения взаимоотношений автотранспортников Советского Союза и других стран.

В 1958 году значительно окрепли узлы братской дружбы с работниками автомобильного транспорта Китая, Польши, Чехословакии, с рядом профсоюзных организаций ГДР, Болгарии, Венгрии, Корейской Народно-Демократической Республики и других социалистических стран. Мы обменивались с ними опытом работы, участвуя в управлении производством, в хозяйственной, политической и культурной жизни.

Впервые были установлены связи с профсоюзными организациями стран Азии и Африки, в том числе Индонезии, Индии (штат Мадрас и город Нью-Дели), Бирмы, Японии, Цейлона, Судана, Танзании (Восточная Африка), Верхней Волты (Французская Западная Африка). Положено начало контактам с профсоюзами автомобильного транспорта стран Латинской Америки.

Отрадно отметить, что международные связи автотранспортников осуществляются не только ЦК профсоюза. Их устанавливает непосредственно коллективы предприятий, жители городов. Завязывается и становится все более крепкой личная дружба между шоферами, кондукторами и дорожниками различных стран. Вот некоторые примеры. Бельгийский шофер такси Жюльен Фрикс ведет регулярную переписку со

своим московским коллегой Николаем Арнаковым — шофером 1-го таксомоторного парка столицы. Профсоюзные работники городского транспорта Парижа Аллен и Брюн переписываются с членом президиума ЦК профсоюза А. Н. Галаниным, Гиацинто Лонго и Федерико Геде из Италии — с автором данной статьи, коллектив 1-го автобусного парка Москвы — с практическими автобусниками, коллектив Рижского таксомоторного парка — с коллективом одного из автохозяйств Я. Праги, коллектив Подольского автохозяйства (Московская область) — со своими коллегами из Дребрена (Венгрия), работники Армянского республиканского комитета профсоюза — с автотранспортниками г. Пловдива (Болгария).

Такие же контакты поддерживают со своими зарубежными коллегами работники автотранспорта Ленинграда, Ростова-на-Дону, Таганрога, Умани и многих других городов.

Значительно окрепло наше сотрудничество с Международным объединением профсоюза транспорта, портов и рыбного промысла, членом которого является и профсоюз работников связи, рабочих автотранспорта и шоссейных дорог СССР. В июне 1958 года, впервые с момента вступления нашего профсоюза в это Международное объединение, заседание его Административного комитета происходило в Москве. На этом заседании присутствовали представители профсоюзов 14 стран.

Работа Административного комитета проходила в обстановке исключительно высокого взаимопонимания. По всем принципиальным вопросам повестки дня мнение делегаций было единодушным.

Как подчеркнул в своем докладе генеральный секретарь Международного объединения профсоюзов Рафаэль Авила, вопрос борьбы за мир является в настоящее время главнейшим вопросом, стоящим перед объединением, и все трудящиеся, входящие в него — а их 9 миллионов, — должны использовать различные формы и средства разоблачения коварных замыслов империализма.

Административный комитет на своем заключительном заседании принял решение о совместной борьбе транспортников всех стран за ослабление международной напряженности, за мир во всем мире. В этой резолюции подчеркнута необходимость сплочения и единства действий трудящихся-транспортников.

1958 год был годом активного обмена информацией, литературой и периодическими изданиями с отраслевыми профсоюзами зарубежных стран. Только Центральный комитет профсоюза полу-

СВЯЗИ КРЕПНУТ

чил обширную корреспонденцию более чем из 60 стран.

В прошлом году мы принимали 6 делегаций родственных профсоюзов — из Болгарии, Польши, Румынии, Чехословакии, Италии и Японии. Кроме того, у нас в гостях были автотранспортники — члены приглашенных ВПСРС профсоюзных делегаций ряда стран, а именно: Болгарии, Индонезии, Судана, Цейлона, а также работники автотранспорта, приехавшие в СССР в качестве туристов. Всем им представлялась возможность ознакомиться с работой различных автотранспортных предприятий, культурными, спортивными, лечебными и детскими учреждениями. Они получили исчерпывающие сведения о структуре и деятельности нашего профсоюза, встречались с профсоюзным активом. Эти встречи всегда выливались в яркую демонстрацию дружбы советских людей с трудящимися зарубежными стран.

Обо всем виденном в Советском Союзе зарубежные гости рассказывали у себя на родине: выступали на митингах, собраниях, печатали статьи в газетах и журналах.

Вот что рассказал о пребывании в СССР руководитель профсоюзной делегации Польской Республики председатель Главного управления транспорта и дорог Станислав Коудрац:

— Выезжая в СССР, наша делегация ставила перед собой главную цель — ознакомиться с организационной структурой братского профсоюза, обменяться опытом работы, а также установить постоянную и систематическую связь между нашими родственными профсоюзами. Считаю, что эта задача выполнена. Советские товарищи представили нам все возможности для ознакомления с условиями работы и жизни работников автомобильного транспорта и дорожного строительства. И везде, где побывала наша делегация, мы встречали исключительное внимание, полный сердечности и братских чувств прием. Поэтому я считаю, что визит нашей делегации был полезен и плодотворен. Многие достижения советских автотранспортников и дорожников будут предметом обсуждения у нас с целью перенесения опыта в практику нашей работы. Мы будем высоко ценить искреннюю дружбу, установившуюся с советскими товарищами.

В зарубежных странах выезжали наши делегации. Одна из них, например, провела 10 дней в Польше. Члены делегации побывали в Варшаве, Кракове, Poznани, где ознакомились с работой автохозяйств и авторемонтных заводов, с деятельностью профсоюзных организаций. Польские товарищи принимали советских коллег с большим радушием.



Гости из Индии в 1-м автобусном парке г. Москвы.

В 1959 году профсоюз работников связи рабочих автомобильного транспорта и шоссеинных дорог СССР будет расширять и укреплять международные связи. Советский Союз должны посетить профсоюзные делегации Венгрии, Индонезии, Италии, Танганьики, Чехословакии. Они побывают на автотранспортных предприятиях Москвы и Ленинграда.

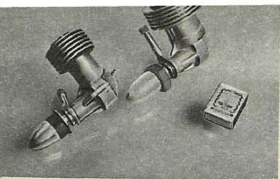
Ответные визиты намечаются в Китай, Чехословакию, Венгрию, Италию, Японию.

Советские автотранспортники полны решимости и впредь крепить взаимное сотрудничество и дружбу со своими зарубежными коллегами во имя благородной цели — упрочения мира, борьбы за дело рабочего класса.

Делегация советских автотранспортников в г. Эдинбурге (Англия).



ДВИГАТЕЛЬ-МАЛЮТКА



Многие любители техники мечтают о портативном, легком и мощном двигателе, работающем на дешевом топливе. Построить двигатель такого типа под силу автомотолобителям и водномоторникам в учебных мастерских клубов ДОСААФ.

Свыше 20 лет назад я задался целью сконструировать малогабаритный двигатель внутреннего сгорания. Творческие искания, упорный труд принесли свои плоды. С помощью моих молодых друзей Н. Селезнева, В. Герасимова, Г. Зеленова и других товарищей были созданы четыре двухтактных двигателя, получивших индекс БСБ-18. Каждый из них развивает мощность 1,5 л. с. при 6800 оборотах коленчатого вала в минуту. Они работают на дизельном топливе, расход которого на указанных выше оборотах составляет 450—480 г/час. Весит двигатель 390 г. Длина его 95 мм, ширина 80 мм, высота 65 мм. В кармане пиджака свободно умещаются три таких двигателя.

За счет чего удалось достичь всех этих показателей?

Двигатель БСБ-18 — компрессионный, т. е. воспламенение горючей смеси происходит в нем благодаря созданию большого сжатия. В отличие от других двигателей такого типа у БСБ-18 степень сжатия меняется (от 5,2 до 22), регулируется не поджатием цилиндра контролшем, а специальным рычагом, с помощью которого поворачивается эксцентрик втулки коленчатого вала. Это конструктивное новшество позволило значительно уменьшить габаритные размеры, удешевить изготовление двигателя, облегчить его, а главное — улучшить охлаждение головки цилиндра.

Рабочая смесь поступает в камеру сгорания через клапан в головке поршня.

Еще одна отличительная особенность конструкции двигателя БСБ-18 — неразъемный корпус, в котором размещены все основные детали. Применение его облегчает техническую эксплуатацию и дает большой выигрыш в весе.

Некоторые данные о двигателе БСБ-18 были освещены в статье И. Лолина в № 9 журнала «Знание — сила» за 1958 год. После опубликования этой статьи я получил много писем.

Читатели спрашивают: где целесообразно применять двигатель-малютку? Возможности его использования очень широки. Мне, например, удалось построить мотороллер с таким двигателем, который весит всего 2,8 кг и развивает скорость 45 км/час. На базе его я сконструировал и изготовил также лодочный мотор весом 1,45 кг с габаритами 210×180×120 мм.

Двигатель БСБ-18 может служить для привода генераторов до 1 квт. В случае

применения на велосипеде он обеспечивает скорость гораздо более высокую, чем специальный велоагрегат Д-4. Наконец его целесообразно использовать для привода механизированного инструмента, шарошек, сверл, дисковых пил и т. п.

В настоящее время наш коллектив проектирует и строит семейство малогабаритных двигателей. Это прежде всего БСБ-20 мощностью 2,5 л. с. и весом 480 г. Сейчас он проходит стендовые испытания. Создан также двигатель БСБ-22 мощностью 10,2 л. с., весом 2100 г и проектируется двигатель БСБ-23 мощностью 50 л. с., весом 11,3 кг.

Двигатель БСБ-18 перенапряжен конструктивно и термодинамически. Испытания созданных в кустарных условиях, с отступлениями от технологической дисциплины двигателей крайне опасны. Выдержать необходимые режимы термической обработки деталей, точность их обработки, требуемые зазоры при сборке возможно лишь при изготовлении большой партии двигателей. Словом, БСБ-18 рассчитан на крупносерийное производство.

А что же предложить молодежи, обрастающей ко мне с настойчивой просьбой — порекомендовать конструкцию двигателя компрессионного типа, которую можно было бы осуществить своими силами в учебно-производственных мастерских?

Совместно с молодым инженером Ю. А. Блинниковым, имеющим большой опыт создания летающих моделей, мы разработали типовую проект такого двигателя (схема его представлена на вкладке). Он может быть выполнен в диапазоне рабочих объемов цилиндра 1,5—3,0 см³, что соответствует мощности от 0,1 до 0,8 л. с.

При изготовлении двигателей мощностью до 0,4 л. с. конструкцию целесообразно значительно упростить: отказаться от применения роликовых подшипников коленчатого вала, заменив их подшипниками скольжения. Поршень в таких случаях может быть вы-

полнен, как обычно — без внутреннего колыца.

В малогабаритных двигателях с рабочим объемом более 9 см³ наблюдается резкое снижение удельной мощности вследствие перегрева камеры сгорания и падения эффективной степени сжатия. При увеличении рабочего объема до 20 см³ мощность может снизиться до 0,5 л. с. Между тем мощность 0,8 л. с. вполне достаточна для автомобилей, моделей лодок и самолетов, для привода насосов, генераторов и т. д. Схема, показанная на вкладке, является лишь типовым и принципиальным видовым чертежом. Естественно, что на ней нет каких-либо размеров.

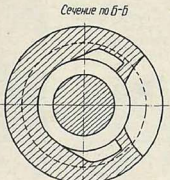
Рассмотрим работу маленького двигателя, пригодного для изготовления своими силами.

Топливо поступает в него через штуцер. Подается регулируется иглой, предохраняемой от проветривания пружиной. Воздух, проходя через патрубок картера, смешивается с топливом. Во время поднятия поршня под ним создается разрежение. Клапан отходит и пропускает в подпоршневую часть корпуса горючую смесь. От предыдущего рабочего хода поршень начинает опускаться и сдвигает свежую смесь. Верхний его обрез сначала открывает выхлопные окна и выпускает отработавшую смесь. Далее открываются перепускные каналы. Сдвигаясь, свежая смесь заполняет камеру сгорания. Затем начинается подъем поршня, заполнение подпоршневой части картера свежей смесью и сдвигание ее над поршнем. В результате сжатия происходит самовоспламенение и рабочий ход двигателя.

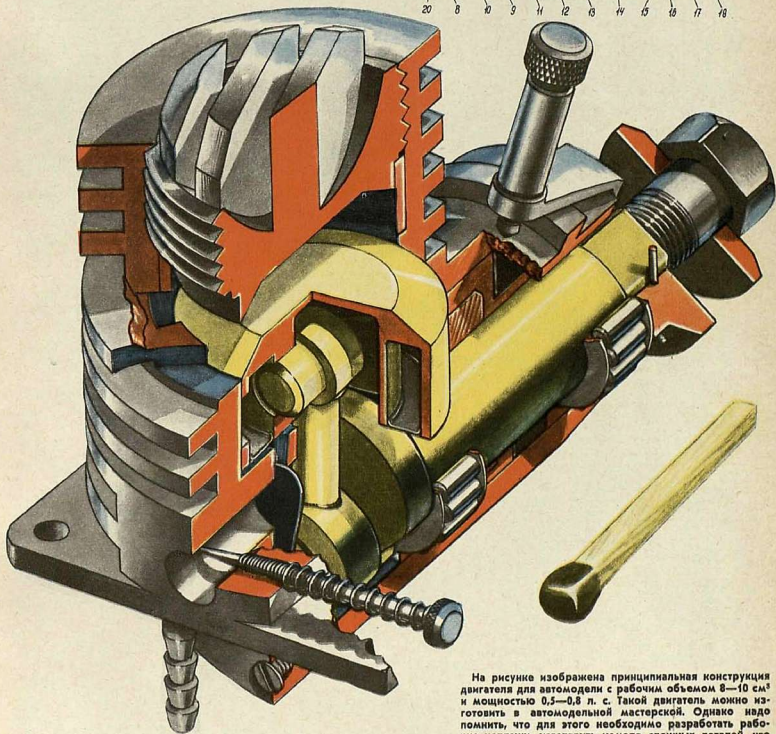
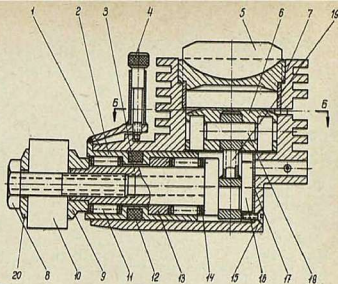
Порядок сборки двигателя следующий. Сначала собирают узел клапана. После этого устанавливается гильза, монтируют штуцерно-поршневую иглу и устанавливают ее в цилиндре в таком положении, чтобы нижнее кольцо шатуна на 0,5—1,0 мм не доходило до нижней стенки корпуса при вертикальном положении шатуна. Затем собирают узел коленчатого вала с шайбами и уплотнительной втулкой, роликовыми игольчатыми и эксцентрикной втулкой. Этот узел закрывается опорной шайбой и контрится проволокой. Затем на него надевают уплотнительное кольцо и всовывают его в носок корпуса, оставляя кривошип в таком положении, чтобы он мог войти в нижнюю шейку шатуна.

В заключение хотелось бы пожелать будущим двигателестроителям смелее идти по пути творческих дерзаний, не бояться трудностей. Автор будет рад, если его статья поможет молодежи поступить на этот путь.

Инж. Б. БЛИНОВ.



1 — корпус; 2 — эксцентриковая втулка; 3 — коленчатый вал; 4 — поводок; 5 — крышка; 6 — поршень; 7 — цилиндрическая втулка; 8 — болт; 9 — опорная шайба; 10 — ведущая шестерня редуктора; 11 — ролик; 12 — уплотнительное кольцо; 13 — уплотнительная втулка; 14 — шайба; 15 — винт; 16 — кольцо клапана; 17 — клапан; 18 — палец поршня; 19 — шатун; 20 — шайба.



На рисунке изображена принципиальная конструкция двигателя для автомашины с рабочим объемом 8—10 см³ и мощностью 0,5—0,8 л. с. Такой двигатель можно изготовить в автомобильной мастерской. Однако надо помнить, что для этого необходимо разработать рабочие чертежи, изготовить немало сложных деталей, что под силу только опытным модельстам, имеющим в своем распоряжении необходимые материалы и оборудование.

Для демонстрации действия и назначения рулевой трапеции полезно использовать показанное на рисунке пособие.

На фанерном щите размером 1123 × 768 набита планка толщиной 4—5 см, обозначающая балку переднего моста 1 (рис. 1). На некотором расстоянии от концов балки для лучшего сходства с передней осью приклеены рессорные площадки 2. По обоим концам балки имеются сквозные отверстия, которые с тыльной стороны щита проходят через болты 3.

Фанерные колеса 3 прибиты к поворотным цапфам 4, которые выполнены из жести (форма их показана на рис. 2). Поворотные рычаги 5 поперечной рулевой тяги, кроме отверстий для соединения с шворнями 6 и пальцами 7 поперечной рулевой тяги, имеют фиксаторные гайки, в которые ввертываются винты «барашки» 8.

Поперечная тяга в средней части имеет гайку с винтом «барашком» 9. Кроме того, длина поперечной тяги может меняться — ее наконечник 10 имеет пазы, по которым перемещаются фиксаторы. Продольная тяга пропущена через отверстие в кронштейне 11. На эфире щита нанесены два лимба, имеющих деления в обе стороны от 0°.

Макет подготавливается к демонстрации следующим образом:

1. Освободив фиксаторы наконечников, поперечную рулевую тягу фиксируют средним стопором в нижнем отверстии стопорной пластины.

2. Освободив фиксаторы поворотных цапф, устанавливают колеса для прямолинейного движения автомобиля, то есть стрелками против 0°.

3. Устанавливают поворотные рычаги поперечной рулевой тяги до совпадения их фиксаторов с крайними внешними отверстиями поворотных цапф.

4. В этом положении затягивают фиксаторы наконечников.

5. Освобождают средний фиксатор поперечной рулевой тяги. При движении продольной рулевой тяги угол поворота обоих колес будет одинаковым. Следовательно, при параллелограмме, в момент поворота автомобиля, будет занос, повышенный износ резины и т. д.

В такой же последовательности строится рулевая трапеция. В этом случае поворотные рычаги поперечной рулевой тяги фиксируют на внутренних отверстиях поворотных цапф.

Слева сверху показан порядок сборки пособия.

Е. АЛЕКСАНДРОВ.

Рисунок Г. Возлицкого.

Рис. 1

РУЛЕВАЯ ТРАПЕЦИЯ АВТОМОБИЛЯ

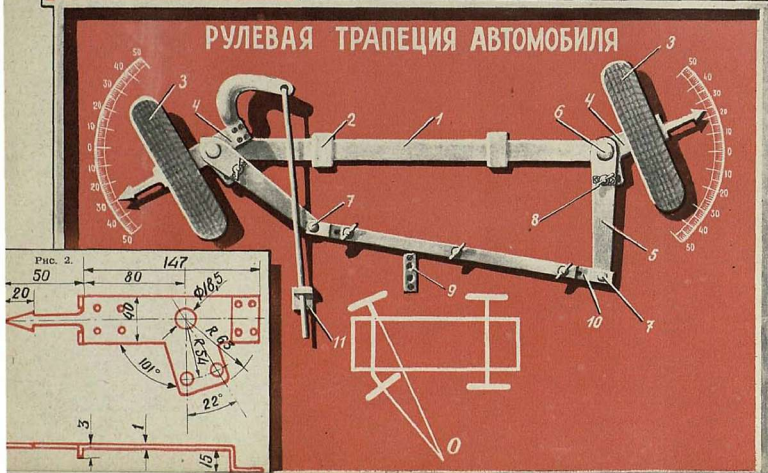


Рис. 2.

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

М. ШЛЕЗИНГЕР,

старший методист Центрального московского автомото клуба ДОСААФ

Основой для подготовки методически правильно построенных занятий по этой теме является содержание программы.

Общая методика организации уроков такая же, как и при изучении остальных разделов программы, и обычно включает следующие этапы:

Самподготовка преподавателя. Перед занятием следует подобрать основную и вспомогательную литературу, выбрать из нее все необходимые сведения, продумать метод проведения занятий, способ и порядок изложения материала, подобрать учебно-наглядные пособия, агрегаты, механизмы, узлы и детали для проведения упражнений и практических работ, определить основные вопросы по пройденной теме и наметить учащихся, которых надо спросить. Преподаватель должен заранее составить тезисы, которые он будет диктовать курсантам для записи.

ПРИМЕРНЫЙ ТЕКСТ РАБОЧЕЙ ЗАПИСИ

1. Рулевое управление служит для изменения направления движения автомобиля при поворотах поворотных управляемых (передних) колес.
2. Эти колеса устанавливаются на поворотных цапфах, шарниры соединенных шарнирами с концами передней оси.
3. Для правильного поворота требуется, чтобы колеса не имели бокового скольжения, что возможно лишь в том случае, когда центральные линии (оси) всех колес пересекаются в одной точке (в центре поворота). Вследствие этого при повороте передние колеса поворачиваются на разные углы.
4. Для осуществления этого требования применяется механизм, называемый рулевой трапецией.
 - а) рулевого механизма, при помощи которого усиливается усилие от рулевого колеса,
 - б) рулевого привода, передающего это усилие на поворотные цапфы.

Затем разрабатывается план-конспект занятия, который представляется на утверждение в учебную часть.

ПЛАН-КОНСПЕКТ по разделу «Рулевое управление»

Занятие 1-е — 2 часа

Распределение времени по видам занятий

1. Учет посещаемости — 3 мин.
2. Учет текущей успеваемости — 12 мин.
3. Проверка усвоения — 10 мин.
4. Изложение нового материала — 40 мин.
5. Запись основных положений — 20 мин.
6. Задание для самостоятельной работы — 5 мин.
7. Упражнения.

Основные вопросы, подлежащие разбору: 1. Устройство передней оси в зависимости от центра тяжести автомобиля. 2. Центр поворота и рулевая трапеция.

Кого спросить: 1. 2. 3.

Образные и наглядные пособия: Планет рулевого управления автомобилей ГАЗ-51, «Москвич-402» или М-20; детали рулевого управления (цанфа, глобоидальный червяк, вал рулевого сошка, рулевая сошка); макет рулевого управления.

Домашнее задание
Инженер-инструктор

Реализация плана-конспекта. На этом этапе преподаватель объясняет новый материал, иллюстрирует его возможными учебно-наглядными пособиями и попутно проверяет, как усваивают слушатели новые сведения по устройству автомобиля.

Упражнения являются наиболее активной формой работы учащихся. При этом главное заключается в том, чтобы заставить всех учащихся «думать» и самым деятельным образом решать поставленные перед ними вопросы. Для этой цели преподаватель развивает всю группу на бригады (по 5—6 человек). Назначает наиболее успешных учащихся бригадирами и составляет для них «копировные карты». В эти карты преподаватель включает ряд вопросов для более углубленного изучения темы.

Практические работы. При сборке и разборке изучаемого агрегата рекомендуется группу разбивать на две подгруппы, заранее подготовить необходимые инструкционно-технологические карты и в соответствии с этим подготовить для учащихся рабочие места, обеспечить их необходимыми инструментами, приборами, механизмами и агрегатами.

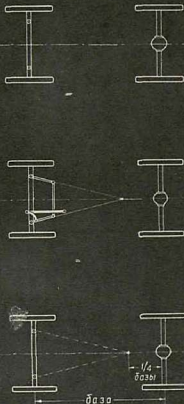
Таковы общие моменты учебного процесса. А теперь коснемся некоторых наиболее важных деталей.

По программе подготовки шоферов 3-го класса в автошколах ДОСААФ (издание 1958 года) на изучение материальной части рулевого управления отведено 4 часа, на упражнения — 2 часа и на практические работы — 3 часа. Принимая длительность одного занятия за 2 академических часа, преподаватель может включить в первое занятие изучение рулевого механизма и привода с зависимой подвеской колес, а во второе — устройство рулевого управления с независимой подвеской колес, а также изучение неисправностей рулевого управления и его регулировку. На основе этого составляется план-конспект 2-часового занятия.

Теперь рассмотрим, как он реализуется в ходе занятий. Пользуясь плакатом, преподаватель показывает своим слушателям рулевое управление и, дав его определение, может предложить самую короткую запись основных определений. После этого здесь уместно обратить внимание слушателей на конструкцию параллельной оси, указав, почему на большинстве автомобилей она имеет двустороннее сечение. На агрегате нужно показать, как крепится цапфа, как она поворачивается на шарнире, и продиктовать слушателям необходимые сведения для записи. Преподаватель объясняет, как определить центр поворота автомобиля, и вычерчивает на доске схему для его определения.

Большое внимание надо уделить устройству и назначению рулевой трапеции, особо обращая внимание курсантов на способы крепления всех шарниров.

Рис. 1.



ных узлов. Параллельно с этим объяснением необходимо вычертить на классной доске схему трапеции. Лучшие всего эту схему чертить по частям (см. рис. 1).

После составления схемы надо объяснить слушателю, в какой последовательности и как перемещаются рулевая сошка, продольная тяга, двулучный и однолучный рычаги и поперечная тяга. Объясняя движение последней, надо указать, что для определенной установки колес требуется регулировать длину тяги. На занятиях большую пользу может принести наглядное пособие (см. вставку в этом номере журнала).

После этого рекомендуется вызвать к доске одного-двух слушателей и проверить, как они усвоили материал. Можно предложить примерно следующие вопросы:

а) Через какие механизмы и детали осуществляется поворот управляемых колес?

б) С какими деталями рулевого привода соединяется двулучный рычаг?

в) Какая разница в движении рулевой сошки и продольной тяги?

Разобрав подробно устройство рулевого трапеции, преподаватель переходит к объяснению и показу рулевого механизма, обращая внимание учащихся на конструкцию современных механизмов автомобилей ГАЗ-51 и «Победа» М-20.

Этим заканчивается 1-е занятие. Примерно таким же образом строится и второе занятие, в которое включается объяснение устройства рулевого управления с независимой подвеской колес, регулировка механизма, неисправности и уход за ним.

Рассмотрим теперь, как лучше организовать проведение упражнений. «Спросные карты» составляются так, чтобы каждая бригада слушателей успела за два учебных часа проработать по две карты. В них рекомендуется включать по три-четыре пункта. Вот образец одной из карт.

Опросная карта № . . .

1. Подобрать детали рулевого управления, передающие усилие от рулевого колеса на поворотные цапфы.

2. Как крепится рулевой механизм к раме и кузову?

3. Как определить центр поворота автомобиля М-20?

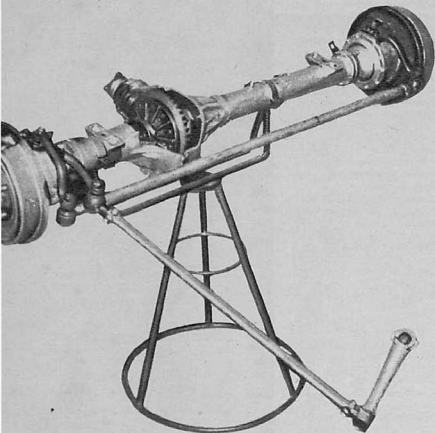
4. Каковы особенности устройства рулевого привода при независимой подвеске управляемых колес?

В заключение изучения рулевого механизма учащиеся занимаются сборочно-разборочными работами. Преподаватель совместно с мастером производственного обучения или техником-инструктором осуществляет эти работы в соответствии с требованиями программы. Для всех работ должны быть составлены инструкционные карты, применительно к имеющимся условиям. В качестве образца мы приводим одну из таких карт.

ОПРОСНАЯ КАРТА

Операции	Последовательность выполнения	Инструмент и приспособления
Снять продольную тягу	<ol style="list-style-type: none"> 1. Вынуть шплинты из переднего и заднего наконечника 2. Отвернуть пробки в обоих наконечниках и снять ограничители сжатия пружин 3. Вынуть пружины и сухари 4. Снять шаровые пальцы 	Пассатижи, шплинтодер, отвертка
Снять поперечную тягу	<ol style="list-style-type: none"> 1. Расшплинтовать и отвернуть гайку крепления пальца на рычаге поворотной цапфы 2. Выбить палец из отверстия рулевого рычага поворотной цапфы 3. Снять второй конец поперечной тяги 	Пассатижи, гаечный ключ 24 мм
Разборка поперечной тяги	<ol style="list-style-type: none"> 1. Расшплинтовать и отвернуть 2 гайки стяжных болтов 2. Снять стяжные болты наконечника и наконечник с поперечной тяги 3. Снять шайбы защитной накладки, накладку и обойму с пальца шаровой опоры 4. Снять ступорное кольцо и выбить из гнезда наконечника тяги заглушку, пружину, опорную плату, палец и сухарь 5. Разобрать второе шаровое сочленение поперечной тяги 	Пассатижи, гаечный ключ 17 мм Молоток, оправка

Наглядные пособия для занятий по теме «Рулевое управление». Слева — передний ведущий мост, справа — механизм привода рулевого управления.



АВТОМОБИЛЬНАЯ СЕКЦИЯ ЦАМК ПЕРЕД НОВЫМИ ЗАДАЧАМИ

Руководство автомобильным так же, как и мотоциклетным спортом в стране передано Центральному комитету ДОСААФ, располагающему широкой сетью автомотоклубов. Маршруты это тесно связано с общей перестройкой руководства физкультурным движением и спортом, которая открывает широкий простор для проявления творческой инициативы и самостоятельности спортивной общественности.

В новых условиях важные задачи встают перед автомотоклубами, которые должны возгласить борьбу за массовость автомобильного спорта.

Первым и очень важным шагом в этом направлении станет создание при клубах республиканских, областных (краевых), городских и районных автомобильных секций.

Секция является выборным общественным органом, призванным осуществлять руководство автомобильным спортом. Это значит, что теперь развитие автоспорта будет полностью основано на демократических началах.

Что это дает, можно увидеть на опыте Всесоюзной автомобильной секции, созданной недавно при Центральном автомотоклубе. Несмотря на то, что секция действует всего лишь три месяца, благодаря инициативе и активности ее членов проведена большая организационная работа.

Мы хотим рассказать здесь о принятой структуре Всесоюзной секции и формах ее деятельности. На наш взгляд, это сможет помочь осуществлению на местах перестройки руководства автомобильным спортом.

Высшим органом секции является пленум, собираемый не реже двух раз в год. Пленум решает основные вопросы работы секции. Вся деятельность ее в период между пленумами руководит президиум, который заседает регулярно два раза в месяц.

Для практического осуществления решений секции созданы постоянно действующие комиссии: спортивно-техническая (председатель А. А. Сабинин), скоростных соревнований (председатель С. В. Глазунов), ралли и кроссов (председатель Г. М. Соловьев), технических видов соревнований (председатель В. И. Березкин) и массового автомобилизма (председатель К. А. Панютин).

Известно, какое важное значение для развития автоспорта имеет оборудование отечественного и зарубежного опыта по конструированию и строительству спортивных и гоночных автомобилей, а также разработка рекомендаций автомотоклубам по созданию таких автомобилей. Всей этой работой занимаются члены спортивно-технической комиссии. И надо сказать, ими сделано уже немало: изучены необходимые материалы о гоночных автомобилях III формулы (до 500 см³), подготовлена техническая документация для их строительства силами автомотоклубов. Сейчас комиссия проводит аналогичную работу по

гоночным автомобилям формулы «Юниор».

В других комиссиях — скоростных соревнований, ралли и кроссов, технических видов соревнований — общаются опыты по выбору трасс, разработке правил и организации соревнований, тренерской работы и пр. Эти же комиссии организуют всеююзные и международные соревнования и подготавливают сборные команды СССР для выступления за рубежом.

Уже разработаны положения о всех всеююзных и международных соревнованиях в 1959 году, подготовлен календарь на 1960 год. Сейчас комиссии совместно со Всесоюзной коллегией судей составляют проекты новых правил соревнований (специальных по автомобильному спорту), нормативов по рекордам, а также типовых положений по всем видам соревнований. К этой большой и очень важной работе должна быть привлечена вся общественность автомотоклубов страны.

Комиссия массового автомобилизма организует агитационные и испытательные автомобильные пробеги, массовые и групповые поездки по историко-революционным местам нашей Родины, групповые туристические путешествия в зарубежные страны. Кроме того, комиссия стремится способствовать повышению безопасности движения, развитию в нашей стране сети пансионатов и туристских лагерей, организации гаражей для автомобилистов, станций проката и обслуживания. В задачу ее входит также вовлекать шоферов-профессионалов и автомобилистов-любителей в автомобильный спорт.

Спортивные соревнования автомобилистов в текущем году пройдут по календарю, составленному бывшим Комитетом по физической культуре и спорту.

Следующий, 1960 год будет насыщен гонками. Большим количеством соревнований и должен стать годом массового развития автомобильного спорта. Естественно, что это потребует напряженной подготовительной работы автомобильных секций всех автомотоклубов и добровольных спортивных обществ.

Необходимо, чтобы каждый районный или городской автомотоклуб построил не менее одного гоночного или спортивного автомобиля и провел соревнования на первенство района или города (по экономии бензина и мастерству фигурного вождения).

В областях (краевых) клубах надо построить как минимум три гоночных или спортивных автомобиля и подготовить трассу для однодневных и трехдневных автомобильных ралли. Большую пользу в подготовке к будущему спортивному сезону могут принести соревнования на первенство области по ралли, экономии бензина и мастерству фигурного вождения. После подведения итогов соревнований следует подготовить сборные команды.

Клубы союзных республик должны построить не менее пяти гоночных или

спортивных автомобилей и иметь подготовленные трассы для скоростных шоссейно-кольцевых гонок и ралли. Наряду с этим они обязаны провести соревнования на первенство республики по шоссейно-кольцевым гонкам, ралли, экономии бензина и мастерству фигурного вождения и укомплектовать сборные команды республики по всем видам соревнований. В РСФСР к тому же следует организовать зональные соревнования.

Очень важно, чтобы республиканские автомотоклубы разработали свои нормативы по рекордам, устроили специальные заезды на установление рекордов и регистрировали их по республике.

Во всех видах автомобильных соревнований нужно обязательно определить чемпионов республики, края, города или района, а также в союзах с Единой всесоюзной классификацией называть спортивные очки и присваивать спортивные разряды и звание мастера спорта. Все это будет стимулировать развитие автомобильного спорта.

Бесспорно, наибольшее трудности возникнут при выполнении той части программы, которая предусматривает строительство гоночных и спортивных автомобилей. Однако практика показала, что клубы могут это успешно делать, опираясь на низовые коллективы ДОСААФ автомобильных и мотоциклетных заводов, авторемонтных заводов и мастерских, автохозяйств, машиностроительных заводов, ремонтно-механических цехов, РТС и т. п. Нужно только проявить достаточное желание, инициативу и настойчивость. Некоторую помощь клубам может оказать ЦАМК СССР.

Всесоюзная автомобильная секция намечает в 1960 году первенства СССР по шоссейно-кольцевым гонкам и по ралли провести, как чемпионаты страны, т. е. не в одном, а в нескольких зачетных соревнованиях, по очковой системе. Кроме того, намечено организовать всеююзные соревнования (с присвоением звания чемпиона СССР) на экономии бензина и мастерству фигурного вождения.

В целях развития гоночных автомобилей III формулы и формулы «Юниор» намечается провести всеююзные соревнования по этим типам автомобилей в Москве, Ленинграде, Минске, Tallине и Риге.

В 1960 году предполагается участие нашей команды в чемпионате Европы по ралли и выступление в одном из больших соревнований Европы на гоночных и спортивных автомобилях. Международные автомобильные соревнования будут организованы и в СССР. Автомобильная секция принимает самое активное участие в их подготовке.

Л. АФАНАСЬЕВ,
председатель Всесоюзной
автомобильной секции
ЦАМК СССР

КРЫЛАТЫЙ



Проводникам скорого поезда Тбилиси—Москва редко приходилось видеть в своих вагонах столь разную публику.

В столице Грузии только закончились большие международные соревнования мотоциклистов. И вот французы, немцы, чехи, финны, болгары, голландцы, румыны, поляки, австрийцы и представители многих республик Советского Союза, распростившись с гостеприимными хозяевами, двинулись по домам.

Еще вчера эти люди, захваченные вихрем состязаний, строго подразделялись на спортсменов, судей, тренеров, механиков, переводчиков, корреспондентов, туристов. А сейчас, объединенные единым званием пассажира, они стали просто соседями по полкам, столикам, купе. И, конечно, завязывались новые знакомства. Общими силами выработавшись понятный всем язык — смесь жестов, мимики и спортивно-технических терминов.

Четвертое купе вагона № 6, где ехал, теперь уже бывший, главный судья соревнований, на время превратилось в импровизированный дискуссионный клуб. Сюда — иногда по делу, а чаще просто так, в силу инерции, —

один за другим заходили представители команд, работники судейской и административного аппарата, гонщики, журналисты. Разговор, с чего бы он ни начинался, неизменно сводился к одному — к результатам состязаний. Так всегда бывает после острых спортивных сватов. Но на этот раз для оживленных толков были особые причины.

Команда чехословацких гонщиков «с разгромным счетом» выиграла встречу. Неизгладимое впечатление произвело выступление лидера чехословацких спортсменов — Яромира Чижика.

В течение двух дней он четырежды, не считая двух тренировочных заездов накануне соревнований, стартовал на машинах классов до 250, 350 и 500 см³ и каждый раз на финише был первым. Помимо наград за победы в этих классах, главная судейская коллегия присудила ему также специальные призы за лучшую тактику и лучший стиль езды. А если бы она пошла дальше и учредила кубки за абсолютно лучшее время одного круга и за наивысшую скорость прохождения всей дистанции (что, кстати, часто делается на гонках), то и эти спортивные трофеи, как показали секундомеры, по праву увез бы неутомимый чех.

Заслуженный мастер спорта, чемпион Европы 1958 г. Яромир Чижик — в прыжке с трамплина.

Вполне естественно, что имя Чижика, заслуженного мастера спорта, двенадцатикратного чемпиона Чехословацкой Республики и чемпиона Европы 1958 года, упоминалось чаще других. Техника езды, манера вести гонку, мотоциклы, на которых он выступал, — все это стало предметом внимания, обсуждения, споров. Было ясно, что у участников соревнований появилась острая потребность разобраться во всем том ценном, что несет в себе его зрелое мастерство.

«Дискуссионный клуб» в купе работал на полную мощность, когда его порог переступил Яромир Чижик в сопровождении своего соотечественника спортивного комиссара ФИМ Рихарда Кольчого.

И под стук колес начался тот неторопливый, обстоятельный разговор, после которого обычно не остается невыясненных вопросов. Разумеется, речь пошла исключительно о мотоцикле и проблемах с ним связанных, а в центре внимания был Чижик.

Недалеке от Праги есть небольшая деревушка Дяблице. Здесь вскоре после войны будущий спортсмен начал свой путь в большой motorsport.

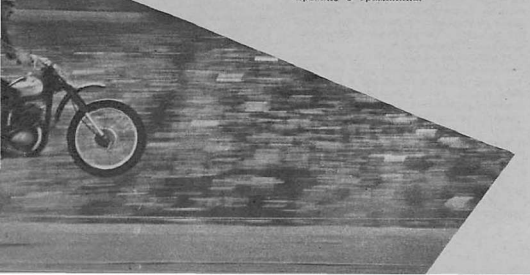
Разгромленные Советской Армией немецко-фашистские войска немало бросили различной боевой техники, в том числе мотоциклов, и на чехословацкой земле. Один из них, марки ДКВ-125, попал в руки Чижика — молодого токаря местной механической мастерской, незадолго до того окончившего профессионально-техническую школу. Впрочем, звание «токарь» было весьма условным. В маленькой мастерской преимущественно ремонтировались замки, пружины и лишь иногда автомобили и мотоциклы.

Много изобретательности пришлось проявить будущему чемпиону, прежде чем трофейная машина, заново укомплектованная и отрегулированная, выехала на обкатку, точнее, на ходовые испытания, так как у ее хозяина уже тогда была тайная мысль — всерьез заняться спортом и обязательно попробовать свои силы в больших соревнованиях.

На первых порах ДКВ по своим скоростным и другим показателям полностью удовлетворял требования испытателя. Но чем дальше, тем становилось очевиднее, что для достижения высоких результатов мощность двигателя мала, ее нужно повышать. Как? Ясно, что нужно форсировать двигатель; об этом Чижик немало слышал от старших товарищей.

То, что молодой мотоциклист справился с этой трудной и новой для него задачей, выявилось на первых же официальных соревнованиях, в которых токарь из Дяблице занял 4-е место. Для новичка это был отличный результат. Ведь в состязании участвовало много опытных гонщиков.

Готовясь к очередному выступлению, совершенствуя мотоцикл и анализируя ошибки, — а их много было допущено в первых соревнованиях! — Чижик уже мечтал поехать в призовую тройку, а может быть и... Но жизнь не оправдала радужных надежд. Четыре раза стартовал он в течение одного сезона и каждый раз на финиш приходил четвертым. Это вызывало недоумение: от гон-



ки к гонке приобретает спортивный опыт, крепко мастерство, улучшался и мотоцикл, а результат оставался неизменным.

— Сам гонщик, сам механик, сам тренер — размышлял Чижик. — Может, тут, особенно в последнем, причина неудач? Или в шоссейно-кольцевых гонках решающее слово всегда оставалось и остается за машиной: есть у нее резвость — будьешь вперед, нет — читай номера на спинах спортсменов и ничто тебе не поможет?!

Как бы там ни было, но Чижик решил сменить «оружие» и пересел с ДКВ на чемпионате мира «Вольга-125». Опыт других спортсменов и прежде всего тех, кто уже не раз вырывал у него победу, говорил о том, что двигатель отечественного мотоцикла, после умелой форсировки, позволяет получить несколько большую, чем у ДКВ, мощность, а с ней и скорость.

Эксперимент удался вполне. Весь следующий сезон спортсмен почти не знал поражений, был признан сильнейшим в своем классе и в заключение уверенно завоевал «Вольга-125». Опыт других спортсменов и прежде всего тех, кто уже не раз вырывал у него победу, говорил о том, что двигатель отечественного мотоцикла, после умелой форсировки, позволяет получить несколько большую, чем у ДКВ, мощность, а с ней и скорость.

Но вместе с успехом приходило разочарование: Чижик стал охлаждать к мотоспорту. Нет, это не было следствием «звездной болезни». Причина лежала гораздо глубже.

Гонки на мотоциклах по гаревой дорожке он не любил давно и считал их не спортивным занятием, а цирковым представлением. Теперь для него потеряли былую привлекательность и шоссейно-кольцевые гонки. Спорт должен развивать силы и возможности людей, а не только машин. На деле же получалось, что достаточно было ему, молодому парню, захотеть снять с двигателя своего мотоцикла чуть больше мощности, чем это удалось другим, и вот он уже призер, победитель, чемпион.

Трудно сказать, как сложились бы в дальнейшем спортивная судьба этого человека, если бы не призвал в армию. Три года Чижик служил водителем в одной из автомобильных рот и никак-то участия в мотоспорте не принимал. Только однажды, когда служба уже подошла к концу, командир роты капитан Зангер, знавший о прошлых спортивных успехах своего подчиненного, вдруг предложил ему «попытать счастья» в республиканском моторкроссе.

Этот вид мотоциклетных соревнований появился в Чехословакии лишь несколько лет назад. Чижик никогда не приходилось в нем участвовать, тем не менее он согласился.

И вот старт. Вряд с начинающим кроссменом известные фирменные гонщики «Ява» Прайзер, Дюфек, Киндл. Про себя армейский спортсмен решил бороться именно с этими наиболее опасными соперниками, а вся тактика предстоящей борьбы ему представлялась как короткое и ясное слово «вперед!».

Начало гонки сложилось так, что армейцу удалось вырвать несколько метров у остальных спортсменов. Это подхвостило его, он усилил и без того высокий темп. А дальше случилось то, что и должно было произойти. На одном из крутых поворотов, не рассчитав скорости, гонщик не удержал машину и кубарем вылетел из седла.

Эта неудача не только многому научила Чижика. Она сыграла чуть ли не

решающую роль в его спортивной биографии. В нем снова полился голосом загорелый спортсмен-бодибилдер, и тогда — может смириться с поражением. Началась деятельная подготовка к реваншу. Но, пожалуй, еще важнее было другое: он понял, что моторкросс — своеобразный, очень интересный вид соревнований, представляющий большой простор для проявления творческих способностей спортсмена.

Наглядный пример такого творчества вскоре удалось показать и Чижике.

В то время мало кто применяя при прохождении кроссовых трасс прыжки на мотоцикле. Не пользовались ими и спортсмены мотозавода. Они предпочитали спокойно «копировать» неровности пути, хотя и терпели при этом немало драгоценных секунд. Прежде чем снова выйти на старт, Чижик долго изучал поведение мотоцикла в свободном полете, осваивал различные способы разгона, отрыва и приземления машины, отработывая многие другие детали техники прыжка и за свой кропотливый труд был вознагражден полностью. Вскоре на крупных соревнованиях он выиграл с большим преимуществом, а за искусство «перелетать» через препятствия с тех пор был прозван крылатым. (Скромный Чижик утверждает, что это пошло не столько от прыжков, сколько от его фамилии: чижик по-чешки означает то же самое, что чижик по-русски).

На Тбилисской трассе, изобильной естественными и искусственными препятствиями, Чижик показал себя во всем блеске. Многие участники проходили их смело, уверенно, на высокой скорости. Но прыжки крылатого чека, достигавшие иногда в длину двадцати метров, отличались особой красотой и завершенностью и потому неизменно вызвали горячий восторг зрителей.

Победа молодого гонщика над кроссменами «Ява» не осталась незамеченной. По достоинству оценили ее и на заводе: спортсмен был приглашен в экспериментальный цех этого предприятия на должность испытателя.

В жизни Чижика наступила особая благоприятная пора для всестороннего развития и совершенствования мастера. Труд и спорт теперь как бы слились для него воедино. Испытывая машины, нелегкая на них все новые сотни и тысячи километров в разнообразных дорожных, метеорологических и скоростных условиях, он, разумеется, мучал и как спортсмен. В то же время, даже выступая на соревнованиях, он не прекращал исследовательской работы. В Тбилиси — мало довелось видеть, как сняв с мотоцикла один, еще горячий после гонки двигатель, с заводскими пломбами на нем, Чижек тут же поставил такой же другой и через несколько минут снова ринулся вперед. Испытания продолжались!

Чижек высоко ценит доверие коллектива завода, гордится званием испытателя «Ява».

В Швейцарии имел место такой эпизод. Туда закончился соревнования, как к Чижикну подошла дочка владельца известной итальянской мотоциклетной фирмы и развязно предложила ему перейти к ним на службу.

— В качестве личного шофера мой мамочке, — многозначительно добавила она и назвала сумму жалования будущему водителю.

— У меня тоже нет личного шофера, — с трудом сдерживая, ставил ей спортсмен-лентяй и показал на стоящую тут же собственную «Вольгу». — Я всю машину сам. Рекомендуйте это полезное занятие и вашей мамочке...

Чижек и «Ява». Сильнейший гонщик и первоклассный мотоциклетный завод. Неразрывными узлами они связаны между собой. В славе гонщика звенит слава вдохновенного труда всего завода коллектива. А в славу лунной марки «Ява» вложена немалая доля труда упорства, мужества спортсмена. В этом отношении показательны выступления Чижика в соревнованиях на первенство Европы. Программа этого чемпионата, как известно, включает двенадцать сватов на трассах двенадцати стран. Победитель определяется в комплексном зачете по окончании всех встреч. Участвуют в состязании, разумеется, только сильнейшие и на машинах, предоставляемых в распоряжение гонщиков владельцев конкурирующих между собой моторфирм.

Хозяева нетерпеливы, они не любят вкладывать деньги в предприятия, которые не сулят барыши. Им нужна победа во что бы то ни стало, любой ценой. Еще был Ведь победо — это лучшая реклама, а отличная реклама — это немалышкая прибыль.

В 1957 году среди участников чемпионата появилась первая ласточка из другого мира — социалистического. Чижек на «Ява» тоже пришел не с тем, чтобы проигрывать. Более того, своим выступлением он должен был убедительно заявить о быстром прогрессе спорта и техники в социалистических странах, показать, что Чехословакия уже сейчас — крупная мотоциклетная держава.

Решение этой ответственной задачи было подразделено на два этапа. В первую очередь нужно было приобрести опыт борьбы в подобной роле соревнований, выяснить силы, подготовленность, прочность позиций и качество «оружия» спортивных противников.

На проведение «разведки боя» ушел сезон. В числе многих выводов и наблюдений, сделанных Чижиком, самым важным был один: несмотря на ожесточенность борьбы на трассах чемпионатов, первенство Европы выигрывать можно. Однако для этого необходима серьезнейшая подготовка. Да и выступать лучше не в одиночку, а группой в 4—5 человек. Это гарантирует от случайностей, неизбежных в мотоспорте.

«Вольга» с прицепом для мотоциклов. Так обычно Чижек и его механик Млады выезжают на соревнования.



Что касается тактики гонок, то очень важно уметь в каждом заезде хорошо взять старт, так как высокая всесторонняя подготовленность участников делает чрезвычайно трудными и малоэффективными попытки обогнать других спортсменов в разгар самих соревнований.

Генеральное наступление на позиции буржуазного мотоспорта наши чехословацкие друзья развернули в прошлом году. И не только по линии мотокроссов. Небывалого в истории успеха они добились и в многодневных мотоциклетных соревнованиях.

На старт же чемпионата Европы по мотокроссу сразу вышло пять представителей Чехословакии — Чижек, Гон, Хамршид, Рочка и Хара. Лидерство с первых же туров уверенно захватил Яромир Чижек. Он победил в Швейцарии, Франции, Чехословакии, Англии, Голландии, Бельгии и Люксембурге. Выступив всего в десяти из двенадцати соревнований, он в итоге один набрал почти столько же зачетных очков, сколько три его ближайших конкурента, вместе взятых.

Мой рассказ будет неполным, если не привести несколько кратких ответов Чижека на вопросы, которые актуальны для нашего мотоспорта и интересны для многих читателей. Вот они в том виде, в каком были записаны в поездке.

— Расскажите, пожалуйста, о вашей системе тренировок.

— Тренируюсь я круглый год. Зимой для повышения общефизической подготовки два раза в неделю занимаюсь плаванием, прыжками в воду, гимнастикой, спортивными играми. А специальная тренировка в этот период складывается из регулярных испытательных пробегов, отдельных тренировочных выездов на мотоциклах или веломотоциклах. Что это такое? Под колеса обычного велосипеда устанавливаются специальные полозья и получаются веломотоциклы. На них мы катаемся, спускаясь на большой скорости по заснеженным склонам гор.

Лето проходит в многочисленных соревнованиях. В 1958 году с апреля по октябрь мне пришлось выступать на состязаниях тридцать раз. Участие в них и в обязательных тренировках накануне этих соревнований позволяет поддерживать хорошую спортивную форму.

— Как вы смотрите на необходимость специализации гонщиков?

— Конечно, каждый спортсмен должен заниматься тем, что ему больше по душе, лучше отвечает его склонностям и возможностям. В Чехословакии мотоциклисты давно специализируются одни в гонках по шоссе, другие по жужелю, третьи по кроссу. Кроссисты, как правило, выступают и в многодневных соревнованиях. Лично я люблю мотокросс и считаю его классическим видом мотоспорта. А из всех мотоциклов больше всего нравятся мне машины с рабочим объемом до 250 см³. Обладая вполне достаточной мощностью и скоростью, они вместе с тем отличаются легкостью и маневренностью.

— В чем, по вашему мнению, главная причина не совсем удачного выступления советских гонщиков?

— Нельзя с первого раза быть первым. Чтобы побеждать в международных соревнованиях, нужно чаще высту-

Современные соревнования по автоспорту немислимы без хорошей информации о спортивной борьбе на трассе. Она необходима для любителей спорта, как непосредственно присутствующих на состязаниях, так и находящихся у экранов телевизоров, около радиоприемников. Особое значение информация имеет при проведении кроссов и шоссейно-кольцевых гонок. Здесь участники проходят трассу по несколько раз (иногда делают по 15—30 кругов), и зрителям трудно, а подчас и невозможно, ориентироваться в ходе соревнования. Вот почему основная задача судьи-информатора (радиокомментатора) заключается в том, чтобы любители спорта имели ясное представление об обстановке, складывающейся на трассе в каждый данный момент.

Однако информация не должна, как это, к сожалению, часто бывает, состоять из простого перечня стартовых номеров участников, появляющихся в зоне финиша, или только из сведений о времени прохождения одного круга и всей дистанции.

Хороший судья-информатор своей увлекательной, темпераментной передачей обязательно заинтересует зрителей, не оставит их равнодушными к исходу спортивной борьбы. Для этого он должен не только вести репортаж о ходе соревнований в яркой, доходчивой форме, но и «куковать» настроение зрителей. Если, например, на трассе не происходит ничего захватывающего, надо уметь оживить информацию «вставным номером»: каким-нибудь интересным сообщением, хотя бы и не имеющим непосредственного отношения к событиям, происходящим на состязаниях в данный момент, или даже шуткой.



пать в них. Должен сказать также, что рост мастерства советских гонщиков в известной мере сдерживается широко распространенной у нас системой командного зачета. По моему глубокому убеждению, в крупных мотосоревнованиях зачет, как правило, должен быть личным.

— Каковы ваши планы на 1959 год?

— Вновь приму участие в чемпионате Европы. Соревнования эти становятся все интересней. Для них в этом году в числе 12 призов учреждены три Больших приза странами социалистического лагеря — ГДР, Польшей и Чехословакией. Между прочим, советским спортсменам следовало бы начать не с чемпионата мира по мотокроссу, как они пытаются делать, а с участия в чемпионате Европы. Это было бы для них прекрасной школой для движения вперед.

Работа спортивного радиокомментатора очень ответственна. В ряде случаев на разъяснение приходится буквально секунды, поэтому к нему предъявляются высокие требования. Он должен хорошо, на основе личного опыта, знать автоспорт, в особенности тот вид соревнований, который комментирует. Желательно, чтобы комментатор был знаком с участниками, если не со всеми, то, по крайней мере, с наиболее известными и популярными. Очень важно уметь быстро реагировать на происходящее на трассе события, правильно оценивать изменяющуюся обстановку и немедленно пояснить ее зрителям. Нет нужды доказывать, что передаче надо вести хорошим литературным языком, в живой увлекательной форме. И наконец радиокомментатор должен обладать ясной и четкой дикцией.

В чем же заключаются основные задачи радиокомментатора? Вкратце их можно сформулировать следующим образом.

До начала соревнований и перед промежуточными стартами он обычно объявляет название данных соревнований, рассказывает о их значении, а также дает краткую характеристику и историческую справку. Затем разъясняет основные задачи и условия соревнований, в частности систему зачета, информирует зрителя о составе участников, характеризует наиболее выдающихся спортсменов и перечисляет их предыдущие достижения на этой трассе или в аналогичных соревнованиях. Обязательно надо напомнить зрителям о правилах поведения в зоне соревнований, о необходимости соблюдения установленного порядка с точки зрения обеспечения безопасности.

В ходе соревнований комментатор отмечает наиболее интересные моменты, возникающие на трассе, и сообщает о лидерах соревнования. В перерывах между стартами он обычно анализирует прошедшие заезды, а по окончании соревнований извещает о закрытии финиша и объявляет предварительные или уже утвержденные главной судейской коллегией спортивно-технические результаты.

В чем же заключается предварительная подготовка радиокомментатора?

Свою работу он начинает с изучения задач и условий соревнований, списка участников, их спортивной квалификации и спортивно-технических результатов, достигнутых в предыдущих состязаниях.

Все эти сведения он заносит в специальную ведомость (таблицу), составляемую в порядке стартовых номеров участников. Она может, например, включать в себя такие графы: фамилии и спортивные звания участников, принадлежность их к спортивной обществу или ведомству, марка и класс машины, спортивные достижения за последние 1—2 года и т. д.

РАДИОКОММЕНТАТОР

Для опытного радиокomentатора этой таблицы вполне достаточно, чтобы проинформировать зрителя перед первым стартом и в периоды между промежуточными стартами. Менее опытный комментатор должен составить заранее дикторский текст или, по меньшей мере, подробный конспект.

В ходе соревнований информация организуется в зависимости от их вида, а также от характера и длины трассы.

При кольцевых, хорошо просматриваемых коротких трассах радиокomentатор строит свою работу на визуальном наблюдении. В этих условиях он может давать информацию о том, что происходит не только в зоне старта-финиша, но и на всей дистанции. Однако подобный репортаж возможен только в том случае, если имеются достаточные интервалы между участниками, о приближении которых с указанием занимаемого ими положения в ходе состязаний он должен извещать зрителей. При этом в начале называется фамилия, а затем спортивный номер участника. Сообщается также его спортивное звание и организация или команда, к которой он принадлежит.

На соревнованиях, где время прохождения одного круга составляет 3—5 минут, а число участников велико, обстановка на трассе изменяется и смена лидеров происходит очень быстро. Для правильной ориентировки в таких условиях радиокomentатору нужно вести счет кругов, а если есть возможность, — хронометраж за головной группы участников. Он должен иметь 1—2 помощников, так как иначе у него не будет материала для информации о ходе соревнований.

Только на длинных трассах и при появлении участников с большими интервалами радиокomentатор может получать материалы от соответствующих судейских групп (например, от счетчиков кругов, секретариата и даже с КП, расположенных по трассе). Но во многих случаях эти сведения оказываются запоздавшими к моменту объявления и не соответствуют тому, что зритель видит сам в зоне финиша.

Помощники ведут счет кругов с помощью сводной таблицы, которую для быстрого прочтения и расширения записей заранее расчерчивают на квадраты.

В верхней их части (по горизонтали) проставляются порядковые цифры, начиная с единицы до числа, соответствующего количеству участников, а слева от квадратов (по вертикали) — порядковые цифры, указывающие число кругов, которое должны пройти спортсмены.

В свободных квадратах записываются стартовые номера участников в той последовательности, в которой они проходят каждый круг. Начиная с соответствующего этому кругу крайнего левого квадрата, обозначенного сверху цифрой 1.

Радиокomentатор при одном взгляде на записи в сводной таблице может определить, какой круг проходит данный участник и какое место он занимает.

Если в одном заезде участвует не один, а два класса или группы машин, то, чтобы отличить их друг от друга, спортивные номера спортсменов записываются разноцветными карандашами или обозначаются условными знаками.

Когда участники идут тесной группой (в особенности на первом круге), один из помощников записывает их номера по диктовке другого, а сам радиокomentатор ведет дублирующую запись.

При недостаточной внимательности возможны ошибки. Так, иногда записывают номер какого-либо участника дважды по одному и тому же кругу. Это происходит в тех случаях, когда он начал проходить следующий круг раньше, чем некоторые другие гонщики закончили предыдущий. Иногда производят запись номера участника по кругу, который проходит головная группа, в то время как этот отставший спортсмен еще не закончил предыдущий круг.

Для предотвращения таких ошибок радиокomentатор или его помощники должны быть предельно внимательны, когда приближается участник. Прежде чем записать его номер в тот или иной квадрат сводной таблицы, они обязаны просмотреть записи по предыдущему кругу (в особенности по первым 10—15 участником). Это позволит правильно установить, какой круг этот спортсмен заканчивает и в какой квадрат нужно записать его номер.

Наблюдая по сводной таблице за прохождением кругов участниками, радиокomentатор может сообщить данные не только о лидерах, но и о спортсменах, которые, наращивая темп, постепенно переходят в головную группу. Такие сведения всегда оживляют информацию и делают ее более интересной.

Нет нужды доказывать, как важно правильно выбрать место для расположения микрофона. При этом надо исходить из того, что радиокomentатору необходимо: хорошо видеть соревнования, иметь постоянную связь с судейской коллегией, а в некоторых случаях и с контрольными пунктами на трассе, и быть защищенным от постороннего шума, дождя и ветра.

При выборе места на соседней кольцевых гонках рекомендуется находиться на судейской трибуне или над ней; на гонках по гравийной дорожке и льду — на расстоянии 8—10 м от линии старта-финиша; на кроссах — в месте, откуда просматриваются наибольшие участки трассы.

А. КАРЯГИН,
судья всесоюзной категории;

В. КАРНЕЕВ,
заслуженный мастер спорта.

Нам пишут

ШКОЛЬНИКИ

ЗА РУЛЕМ

В клазьминской средней школе № 1 много юных автолюбителей. Они занимаются в автомобильном кружке, которым руководит опытный преподаватель машиностроения Павел Николаевич Кречков. Он хорошо знает автомобиль, умело его водит и охотно передает свои знания ребятам. Практические занятия проводятся на автомобиле, который собрали сами ребята.

Многие школьники уже получили удостоверение шофера. Сейчас ребята помогают школе перевозить топливо и принимают активное участие в строительстве гаража.

В. ЧЕРТКОВ,
преподаватель клазьминской
средней школы № 1.

ст. Клязьма,
Московская обл.

ГОТОВИТ ВОДИТЕЛЕЙ СПЕЦИАЛЬНЫХ МАШИН

Автошколы и курсы ежегодно выпускают тысячи водителей. Но на курсах не готовят шоферов специальных автомобилей. Особенно не хватает квалифицированных кадров для обслуживания автокранов. Готовить водителей такого профиля своими силами ввиду отсутствия программы, оборудования, преподавательского состава очень сложно.

На мой взгляд, подготовку шоферов специальных автомобилей следует проводить в каждом крае и области существующим автошколам.

Б. КУЦИЯ,
Краснодар.

СТРОИТЕЛИ ИЗУЧАЮТ АВТОМОБИЛЬ

На строительстве Сталинградской ГЭС работает немало девушек. Многие из них решились научиться управлять автомобилем и получить удостоверение водителя.

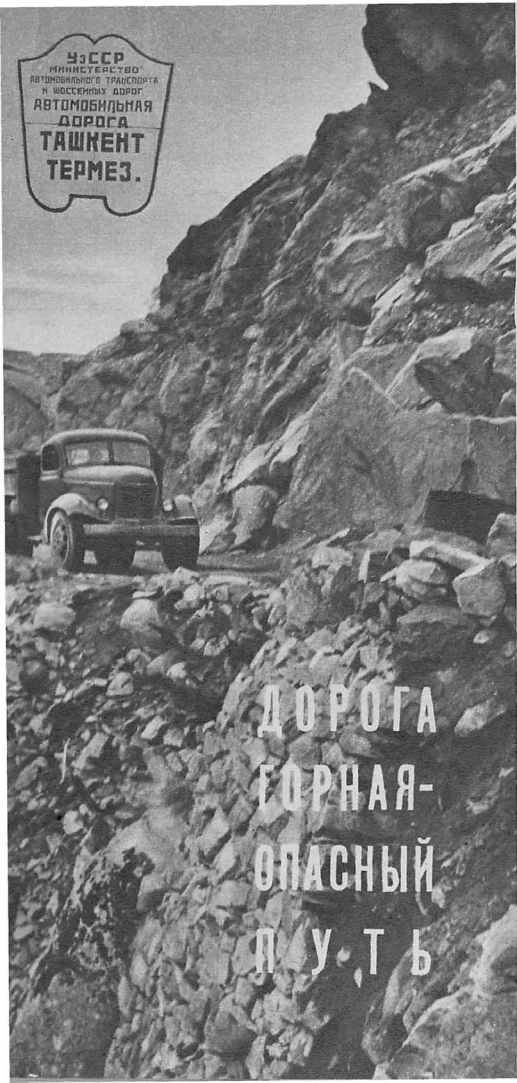
Сейчас 38 девушек посещают курсы шоферов при Волжском автомотоклубе ДОСААФ. Антонина Стороженко, Тамара Меркулова, Мария Овчаренко и другие успешно изучают устройство автомобиля, вырабатывают практические навыки управления машиной.

На снимке: девушки-курсантки на практических занятиях.

В. МЕЛЬНИКОВ,
фото Д. СПИРИДОНОВА.

Сталинград.





ДОРОГА ГОРНАЯ- ОПАСНЫЙ ПУТЬ

Широкая лента асфальта прочно легла на ровную, как стол, земную грудь. Фиолетовую, до глянца накатанную шиной линейку Большого Узбекского тракта перечеркивает красный пограничный шлагбаум. Шоссе безлюдно. Справа, за проволочным ограждением и распаханной контрольно-следовой полосой, лениво катит мутноватую воду Сурхан-Дарья. За рекой — Афганистан. Отчетливо видны какие-то постройки и такой же, как здесь, травяной ковер. Недалеке, на окраине Термеза, темнеют сады, сливаясь с буйной весенней зеленью степи.

Около шлагбаума в будке звенит телефон. Выслушав сообщение, дежурный по КПП говорит:

— Из Термеза в Ташкент следуют два грузовика. Можете поехать с ними. Вот и тракт посмотрите.

Большой Узбекский тракт построен около двадцати лет назад. Он связал Ташкент с пограничным Термезом, сегодня цветущим городом, а в прошлом закулисной окраиной Бухарского ханства. Автомобильная дорога протянулась более чем на семьсот километров. Она проходит по безводным солончакам, высокогорным плато, вторгается в скалистые отроги Гиссарского хребта, пересекает Зеравшанский хребт и петляет там по обрывистым кручам, уходя под облака.

Нелегко здесь труд шоферов. Летом в Термезе температура поднимается до пятидесяти градусов. Ведь Термез — это самое жаркое место в Советском Союзе. На автомобили приходится устанавливать дополнительные бачки с водой, чтобы увеличить объем системы охлаждения. А в горах прохладно. Дожди, туманы, бывают и заморозки. Каждый поворот, каждый подъем и спуск — а их сотни на тракте — таят опасность. Малейшая неисправность, оплошность и... только эхо засмеется в горах: не станет ни машины ни водителя.

Обо всем этом, как о самом обыденном и простом, рассказали Евгений Пищулин и Махмуд Пулатов, гостеприимно предоставившие мне место в просторной кабине ЗИЛ-150.

Пищулин держит скорость под шестьюдесятью. До вечера надо проехать более трехсот километров, чтобы засветло достичь самого трудного участка — Самаркандского перевала — и уже на рассвете, когда еще не слишком жарко, но светло, начать подъем. Ночью там стараются не ездить; свет фар на крутых извилистых спусках уходит куда-то в пропасти, и за направлением дороги трудно уследить.

Около тракта встают и вскоре остаются позади холмы, охватившие глубокое и своеобразное озеро Уч-Кызыл. Нередко здесь проносится «афганец» — горячий ветер огромной силы. Озеро тогда кинит от волн, а автомобили, идущие в сторону Термеза, едут медленнее обычного, борясь с ураганом и тучами колющего песка.

Под ровный, бьющийся гул двигателя Пищулин рассказывает:

— Ездим мы в Ташкент раза два-три в месяц. За каждый рейс выходит около двух тысяч километров. В стороне от дороги, в горах, есть немало новостроек. Вот их и обслуживаем. Возим оборудование для шахт, строительные материалы, иногда — взрывчатку. Пока ее доставишь — нервы натрепещешь. Ведь всякое может случиться.



Это они водят автомобили по Большому Узбекскому тракту. Слева направо: М. Пулатов, Е. Пищулин, В. Нархов.

Тут как-то в Шаргуни вез я из забоя человек двадцать. На спуске оборвался кардан, перебил тормозную трубку. Дорога узкая, впереди — поворот. По одну сторону отвесная скала, по другую — обрыв. Машина, как шальная, идет накатом. Ну и пришлось прижать к скале, аж железо хрустнуло. Борт начисто снесло. Жалко автомобиль, а что поделаешь, могло и хуже быть.

Часа через два шоферы остановились в ишляке, около чистого, как роса, источника. Решили перекурить и вымыть машины. Пулатов облил несколько раз

разгоряченный грузовик водой, он моментально высох, но остались затеки. Пищулин покачал головой: «Дай-ка», — и принял ведро. Автомобиль он мыл так, будто собирался на смотр, а не в безлюдные горы и, убедившись, что старался не напрасно, подошел ко мне:

— Терпеть не могу, когда машина заляпана, точно сам неумыт... И его на свой вкус приучаю, — кивнула он на Пулатова.

— Любит учить, хорошо учит, — улыбнулся Махмуд. Черноглазый, по-узбекски смуглый

Пулатов прислушивался к разговорам и лишь изредка вставлял несколько слов.

Когда мы снова тронулись в путь, он спросил Пищулина: «Дай поеду, Женя?», «Горы перевалим — тогда.» — ответил Пищулин. Причина стала ясна позднее, но прежде — несколько слов о самом Пищулине.

Жил он раньше в Джамбуле, работал дежурным по щиту на электростанции, а сам мечтал о дальних дорогах. Представлял себя за рулем, едущим то на встречу заре, то в глузую ночь с каким-то важным грузом. И до поры до времени мечта оставалась мечтой.

Сосед по квартире Пищулина работал шофером. Как-то, после разговора по душам, он посоветовал Евгению поступить на курсы в автомотоклуб, дал конспекты, учебник, обещал помочь.

В Джамбульском автомотоклубе ДОСААФ Пищулину сказали, что группы укомплектованы, но одна из них начала заниматься недавно. Евгений решил самостоятельно наверстать пропущенное и добился намеченного: дотянул обучающихся на курсах, вошел в число передовых, сдал экзамены и на той же электростанции стал работать шофером.

А потом — армия, годы службы на Дальнем Востоке. Вместе с опытом появились благодарности от командования войсковой части и два значка отличника...

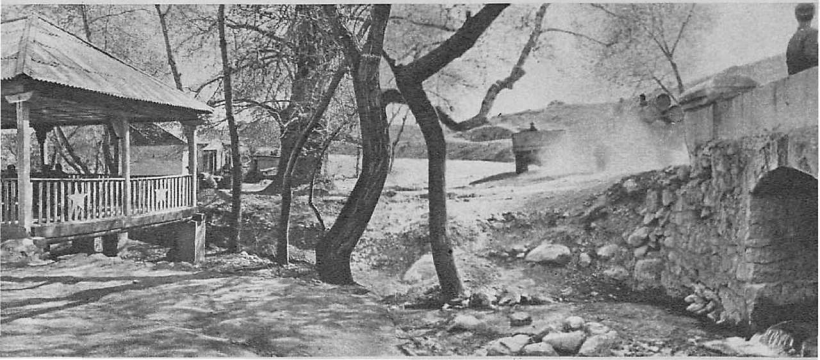
Махмуда Пулатова Евгений знает недавно. Перед прошлым рейсом их познакомил начальник гаража, сказав, что Пулатов пока стажер и ему надо попрактиковаться.

За нашим автомобилем шел еще один ЗИЛ. Его вел Виктор Нархов.

В прошлом выпускник досоафовских курсов Киевского автомотоклуба, Нархов, как и Пищулин, прошел армейскую школу прежде, чем стал работать здесь, на Большом Узбекском тракте.

— Весной ездить в рейсы — одно удовольствие, не то, что зимой, — рассказывал он, когда мы обедали в Сайробе, в чайхане под тенью тысячелетних чинар. — В горах — ледника, сколько, цепь за камень не берутся. Того и гляди загремишь с обрыва. Дорога узкая, на-

Сайроб. Здесь в чайхане водители могут отдохнуть и пообедать.





На перевале. В ожидании, пока рассеется туман.

клонная. Дальше поедем — увидите сами.

И действительно, вскоре скалы сжали тракт. Он становился все уже, извилистей. Километровые и телеграфные столбы подошли вплотную и зашагали по самому краю дороги. Машины то и дело въезжали в тесные каменные коридоры, образованные морщинистыми складками гор. Где-то в поднебесье красноватым пламенем зааели снежные вершины и, погорев немного, погасли. Солнце село. Стало заметно холодной.

Подъем на Самаркандский перевал начался на рассвете. Отдохнув в придорожной чайхане, шоферы придирчиво осматривали машины: проверили тормо-

за, исправность рулевого управления. Убедившись, что все в порядке, медленно тронулись в путь.

«Категорически запрещаются обгон и заправка. Скорость 15 км/ч — гласило требование, написанное на огромном щите. И тотчас дорога резко свернула влево, потом — вправо, один за другим пополнила навстречу предупредительные знаки, означавшие опасность. Тракт взбирался на скалы. За каменной громадой, которую, сигналя, обходили машины, открывался небольшой участок, повисший на выступе. Под ним в голубоватой дымке теснились кряжи, и казалось, что дорога вот-вот нырнет туда, в бездонную глубину.

— Посмотрите... во-он там, — показад Пичулин.

Под отвесным склоном виднелись остатки автомобиля.

— Выпил тут один «для храбрости». Все дальше, в глубь гор забирались автомобили. Слово через вату стали доходить до слуха звуки напряженно работающего двигателя: давала знать о себе высота. Стрелка воздушного манометра опустилась к цифре «6».

— Упадёт еще ниже, — заметил Пичулин, — воздух здесь не густ. У тех, кто поспеет, может из носа кровь пойти. Сейчас еще немного, и все.

И вот, наконец, автомобили выбрались на широкую и ровную площадку — вершину перевала. Отшлифованные ветрами и временем скалы исписаны вдоль и поперек. Чьи-то имена, фамилии, узбекские, русские, числа, месяцы, годы. «Прошел горы сто раз. Шофер Исламов», — вывела на базальте, видно, крепкая рука, отмечая своеобразный рубеж опыта и выдержки.

На вершине пришлось задержаться, ожидая, пока склынет из ущелий, где проходит дорога, туман. Растеклась он нехотя, открывая постепенно величественную панораму пиков, закутанных в холодный белый снег.

На площадку подошло еще несколько автомобилей. Водители собрались на краю уступа и молча наблюдали, как проследует за дальними отрогами день.

Их неподвижные фигуры монолитно выделялись на бледном фоне неба, напоминающая сильных и гордых птиц, отдыхающих в дальнем перелете...

Н. БОБРОВ.
Фото автора.

Термез — Самарканд.

В Самарканде автомобили остановил инспектор ГАИ.



Редко доводится жителям солнечного Узбекистана поиграть в снежки.



ШИНЫ МОГУТ СЛУЖИТЬ ДОЛГО

Автомобиль на обочине



Недавно мне пришлось быть свидетелем такого случая. По шоссе со скоростью 70—80 километров в час шел «Москвич-407». Неожиданно раздался громкий звук, наполняющий выстрел, автомобиль рухнул вправо, влетел в кювет и перевернулся. Оказалось, что причиной аварии был небольшой сквозной прорез правой передней покрышки. Вначале порез был, видимо, невелик, потом края его разошлись. По большой скорости шина нагрелась, камера стала касаться дороги и быстро протерлась. Руль в таких случаях удержат очень трудно, и в результате — авария.

Ее не произошло, если бы автолюбитель соблюдал правила ухода за шинами. При правильной эксплуатации шины могут служить намного дольше нормы. Достаточно сказать, что я на своей «Победе» добился почти двойного против нормы пробега шин.

Как же продлить срок службы шин? Часто бывает, что даже на новой машине неправильно отрегулировано схождение и развал передних колес. Это приводит к быстрому износу протектора. Поэтому необходимо через два-три дня после начала эксплуатации внимательно осмотреть передние колеса. Если передний мост отрегулирован неправильно, то на внешнем крае протектора будут видны более темные полосы шероховатей резины. Еще лучше сразу же после покупки автомобиля проверить правильность регулировки переднего моста на станции обслуживания.

При езде по плохим дорогам, особенно в глубоких колеях, можно повредить перпендикуляр тягу рулевой трапеции. В случае изгиба тягу надо снять и выпрямить.

Если в процессе эксплуатации автомобиля вам пришлось ремонтировать передний мост, после ремонта нужно побывать на станции обслуживания и проверить схождение и развал передних колес. Сделать это можно и самому. Для этого поставьте машину на ровную горизонтальную площадку, наравьте передние колеса точно прямо вперед и, взяв стальную проволоку толщиной 5—6 мм, замеряйте по внутренней стороне покрышек расстояние между передними колесами на высоте равной радиусу покрышки. Расстояние между передними частями колес должно быть меньше на 3—7 мм, чем расстояние между задними частями. Замер необходимо произвести в нескольких точках колес.

Развал колес в этом случае регулируется эксцентричными пальцами на глаз. Расстояние между верхними частями колес должно быть шире примерно на 5—10 мм.

Надо предупредить, что описанным способом можно пользоваться только в самом крайнем случае. Гораздо лучший и точный результат дает применение различных приборов и линеек. Они бывают в магазинах.

Большое значение для сохранения шин имеет правильное управление автомобилем. Прогать машину с места не обходимо, без рывка. Скорость движения нужно выбирать с таким расчетом, чтобы не допускать резкого торможения при остановке у закрытого светофора. Чем круче поворот, тем мед-

леннее надо ехать. Большая скорость на поворотах ускоряет износ резины.

Не следует подлезать к бровке тротуара вплотную, так как это ведет к появлению на боковинах покрышек трещин и надрезов. При ударе о край тротуара может изогнуться диск колеса, что также отражается на сроке службы покрышки.

Правильно отрегулированные тормоза также немного увеличат пробег резины.

На проезжей части дороги нередко встречаются битые бутылки, гвозди и кости, стоящие острием вверх. Нужно внимательно следить за дорогой и обходить эти предметы, ибо они прокалывают и надрезают протекторы покрышек. То же самое наблюдается при езде через стрелки трамвайных путей. В случае необходимости пересечь трамвайные рельсы лучше сделать это под прямым углом. Обязательно периодически, но не реже раза в три дня, производить осмотр шин и вынимать застрявшие в протекторе мелкие камни и гвозди, а при обнаружении прореза или прорыва покрышку нужно сдать на вулканизацию.

Иногда видешь, как автолюбитель, стараясь выбраться из грязи, дает двигателю такие обороты, что из-под покрышек идет дым. Пользы это никакой не приносит, так как автомобиль только сильнее зарывается в грязь, а покрышкам наносится большой вред.

Очень важно уметь правильно отрегулировать шину. При снятии покрышки необходимо внимательно осмотреть всю поверхность протектора, после чего, положив колесо на чистое и ровное место, вывернуть зонитик из камеры и обмыть покрышку ногами до тех пор, пока она не отделится от обода. Мониторинговые лопатки рекомендуются вставлять неглубоко, чтобы не зажать камеру. При сборке колеса обязательно проверять внутри покрышки по всей окружности, нет ли там грязи или повреждения полотна.

Для ремонта камер в пути лучше всего пользоваться готовыми пиррошашками и струбциной. Их можно купить в автомагазине. Ремонт камер вулканизацией с помощью пиррошашек надежнее и быстрее, чем обычная заклейка. В пути заплатки часто отклеиваются и доставляют немало неприятностей. Для дальних поездок хорошо иметь в запасе два-три камеры.

После пробега в 4—5 тысячи километров следует производить перестановку колес во избежание неравномерного износа покрышек. Нужно принимать все меры к тому, чтобы масло, бензин и другие нефтепродукты не попадали на резину, так как они разрушают ее. Нельзя оставлять машину на стоянке или в гараже на спущенных шинах. При постановке автомобиля на консервацию он должен быть поднят на козлы; давление в шинах — малозначимую функцию.

Правильное управление автомобилем, тщательный уход за шинами и своевременный ремонт обеспечивают большой пробег резины.

Ю. ШАУНЬЯНЦ,
водитель 5-го таксомоторного
парка г. Москвы

СЕРИЯ ВОСЬМАЯ

НЕПРИЯТНОСТИ С ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕМ

Короткое замыкание. В кювете пахнет гарью, амперметр показывает сильную разрядку (двигатель может давать перебои и глохнуть). Немедленно остановитесь и снимите провод с аккумулятора. Найдите и изолируйте поврежденное место. Исправные предохранители — надежная гарантия от неприятных последствий замыкания. Прежде чем менять предохранитель, обязательно выясните, почему он перегорел.

Аккумулятор сильно разряжен. Выключите все потребители тока. Заведите двигатель рукояткой, попросив пассажира включать зажигание только при вращении коленчатого вала. Включив стартер, вы рискуете полностью «поосадить» аккумулятор. Для увеличения «искры» желательно на время пуска замкнуть дополнительное сопротивление катушки зажигания.

Аккумулятор разряжен полностью. Используйте «свежий» аккумулятор с другой машины. Присоедините плюс к массе, минус к отсоединенному минусовому проводу вашего аккумулятора. Запустив двигатель, наденьте снятый провод на клемму и отключайте второй аккумулятор. Первые 10—15 минут не снижайте обороты двигателя. Длительная загорлая поездка поможет через 3—4 часа достаточно полно зарядить аккумулятор. Можно попытаться пустить двигатель и с помощью буксира, не снимая провода с аккумулятора.

При повороте ключа зажигания стартер не включается. Убедитесь, есть ли надежный контакт между концевиками проводов и аккумулятором. У «Москвича-407» иногда подгорают контакты замка зажигания. Отвернув круглую гайку, выньте замок из гнезда. Ослабьте гайки крепления проводов и осторожно подтяните нижние гайки.

Указатель давления масла при работающем двигателе не показывает давление. Выверните датчик давления и прижмите палец к образовавшемуся отверстию, подложив под него несколько слоев ткани. Попросите завести двигатель. Если масло самотеком давит на палец, значит неисправен датчик и его при первой же возможности надо сменить. Если давления нет, ехать дальше нельзя; ищите неисправность в масляной системе.

Звуковой сигнал продолжает звучать при отпущенной кнопке. Проверьте, не замыкает ли провод от кнопки к реле сигналов. Если он в порядке, отсоедините аккумулятор, открутите лючок в среднечастотной части кожуха радиатора, снимите крышку с реле звуковых сигналов и зачистите подгоревшие контакты («Победа», «Волга»).



РЕЗЕРВЫ ОДНОГО

Автоспектор был непреклонен. Обойдя автомобиль со всех сторон, он коротко приказал:

— Снимайте номерной знак...

Напрасно незадачливый владелец «Москвича» доказывал, что автомобиль новый, ему нет и двух лет, что он даже ездит на нем старшая помещице — все было напрасно. Ржавые бампера, облупившаяся краска, царапины на кузове подтверждали правоту автоспектора. Ездить на таком автомобиле, действительно, было нельзя.

Кто из автолюбителей не видел подобных сцен! Каждую весну «безгаражные» владельцы автомобилей с трапезом едут на техосмотр: пронесет или нет? Простоявшая зиму на морозе, под снегом машина «старится» в несколько раз быстрее. Кажется, прошло всего год или два, как новенький, сверкающий на солнышке автомобиль выкатился из магазина, а на него уже жалко смотреть.

Автолюбителям нужны гаражи. Стоянка под открытым небом не только портит автомобили, но усложняет и удорожает его эксплуатацию, мешает движению и очистке проезжей части улиц.



Здесь, на площади Пушкина, вместо этих неприглядных «автосараев» можно построить хорошо оснащенный типовой гараж.

Особенно трудно получить участок для гаража жителю большого города. В лучшем случае ему предлагают построить гаражи где-нибудь на окраине, за несколько километров от дома. В изданном несколько месяцев назад постановлении Совета Министров РСФСР было разрешено строительство коллективных гаражей (см. журнал «За рулем» № 2 за 1959 год), причем исподволь местных Советов обязывали отдавать участки для их постройки вблизи места проживания владельцев автомобилей. Однако до сих пор ни

один из районных Советов столицы не приступил к выполнению этого постановления.

— Места нет... — говорят в райсовете.

Так ли это? Давайте пройдем по улицам Свердловского района, расположенного в самом центре Москвы.

«ГАРАЖ НЕ ЧИСЛИТСЯ»...

Тот, кто знает Москву, помнит, конечно, огромный одноэтажный гараж около Дома Союзов. На его воротах висят светящиеся таблички «Берегись автомобиля», изредка въезжают и выезжают машины. Что же это за организация, устроенная здесь база для автомобилей? И, о, начальника Свердловской районной госавтоинспекции Н. Чугунов, перелистав толстую тетрадь, неожиданно заявил:

— Гаража здесь у нас не числится.

Как же так? Вот уж воистину — не верь глазам своим. Все видно прекрасной большой гараж, а оказывается его вовсе не существует.

В здании около Дома Союзов несколько лет назад располагалась станция гарантийного ремонта автовазодов имени И. А. Лихачева. Почему заводу, раскинувшись на огромной территории, отдали это помещение, сейчас уже не дозваться. Но дело не в этом. Некоторое время назад сотрудники городской Госавтоинспекции решили поинтересоваться, чем же занимается станция.

— Нет, гарантийного ремонта мы не производим, — объяснил им начальник станции В. Прусак. — Выпущенные заводом автомобили ЗИЛ-110 были хорошего качества, да и сроки для гарантии давно прошли...

Однако, когда автоспектор захотел войти на станцию, В. Прусак воспротивился:

— Не пуцуй! — заявил он.

Представитель ГАИ все-таки получил доступ на станцию. И тогда стало понятно странное упорство начальника: в огромном светлом помещении стояли автомобили индивидуальных владельцев. Не имея, по существу, работы по прямому профилю станции гарантийного обслуживания, В. Прусак решил превратить ее в... стоянку автомобилей, принадлежащих его приятелям.

Вопрос о том, из каких побуждений хранит В. Прусак эти автомобили в помещении станции гарантийного ремонта, не входит в компетенцию журнала. Надо, однако, отдать В. Прусаку должное — он правильно понял главное: гаражное помещение должно использоваться для стоянки автомобилей.

В этом здании есть еще один гараж. Внутри просторного помещения сиротливо стоят несколько «Москвичей» и «Побед». Здесь много лет назад была размещена аварийная служба треста «Мосгаз». С тех пор прошло немало времени, трест получил гаражное помещение в другом месте, где и стоят теперь все его автомобили. Казалось бы, освободившееся помещение надо сдать. Но в «Мосгазе» решили по-другому, устроив в нем стоянку для нескольких дежурных автомобилей. Во дворе этого же дома есть еще один гараж. Там тоже раньше находились автомобили «Мосгаза». Теперь в нем размещен склад.

В огромных помещениях, занятых аварийной службой «Мосгаз» и станцией гарантийного ремонта ЗИЛ, по самым приблизительным расчетам, могут разместиться около ста автомобилей. А если на этом месте построить большой коллективный гараж (как это разрешено постановлением Совета Министров РСФСР), то значительная часть проживающих в районе автолюбителей сможет поставить свои автомобили под крышу.

Надо сказать, что в Свердловском районе есть еще и другие резервы для размещения автомобилей. На Кузнецком мосту в нескольких хорошо оборудованных боксах когда-то располагался автобаз большого театра. На этой автобазе, помимо стоянки автомобилей, производился ремонт, а главное окраска автомобилей. Жильцы соседнего дома, которым не давал покоя шум ремонтных двигателей и резкий запах растворителя, подали жалобу. Театр перевел свой гараж в другое место, но помещения сохранил за собой и использует для других целей. А ведь если бы в этом помещении организовать только стоянку (без ремонта и окраски), то эта мера не причинила бы неприятностей жителям соседних домов и создала бы нормальные условия для хранения и пользования легковыми автомобилями, принадлежащими автолюбителям.

На воротах вы видите надписи: «Улаковочный цех № 1». И в этом помещении недавно стояли автомобили. Сейчас тут удобно устроился цех треста «Моспогруз».

Такие помещения можно найти в любом районе Москвы, да и не только Москвы!

НУЖНЫ ЛИ ГАРАЖИ НА ОДИН АВТОМОБИЛЬ!

В докладе на XX съезде Коммунистической партии Н. С. Хрущев сурово осудил создание карликовых автохозяйств, осудил желание отдельных руководителей иметь непременно «свою» автобазу.

РАЙОНА

За последние годы много таких автохозяйств было ликвидировано и на их основе созданы крупные, хорошо организованные автобазы. Однако на примере Свердловского района можно легко убедиться, что работа эта еще далека от завершения.

По данным Госавтоинспекции в этом районе насчитывается около двухсот (!) различных автохозяйств.

Свои автохозяйства имеют студия циркового искусства, мастерская Главного управления цирков, хореографическое училище ГАБТ, Госцирк, полиграфический техникум. Каждая из этих организаций содержит по одному автомобилю. В отдельном гараже на улице Москвина стоит автомобиль, обслуживающий начальника Управления культуры исполкома Моссовета в т. Ушакова. Через улицу гараж на пять автомобилей занят единственной «Победой» директора театра имени Ленинского комсомола.

Учебные организации Министерства образования СССР в Свердловском районе имеют три гаража, в них стоят пять автомобилей; ВЦСПС имеет 12 гаражей с пятнадцатью автомобилями; артели Моспросомола в восьми гаражах держат восемь автомобилей и т. д. Ко всему тому Свердловский район совет сам имеет автобазу на три автомобиля, райком комсомола — на один, прокурор района — на один.

Ясно, что ни о каком правильном техническом обслуживании автомобилей и правильном их использовании здесь не может быть и речи. Распыленность автомобильного парка наносит большой ущерб стране. Именно по этим соображениям и было решено укрупнить многие ведомственные автомобильные автохозяйства.

МЕСТО ДЛЯ ГАРАЖА ЕСТЬ

На фотографии вы видите груды бумаги. Это путевые документы, собранные за последнее время в одной из укрупненных автобаз Свердловского района. Для их обработки тут есть целый штат бухгалтеров, счетоводов, диспетчеров. В гараже сейчас немногим больше двадцати машин, принадлежавших раньше различным театрам Москвы. Было время, когда автобаза имела легковые и грузовые автомобили. Теперь для перевозки декораций театры пользуются услугами «Главмосавтотранса». Это и удобно и выгодно. Ну а легковые?

Несмотря на объединение, каждый легковой автомобиль по-прежнему обслуживает только свой театр или, говоря точнее, директора этого театра. Средний суточный пробег автомобиля в этой автобазе равен 70 км. Это в два раза меньше, чем, например, в укрупненной автобазе легковых автомобилей № 12 «Главмосавтотранса». При этом стоимость содержания автомобилей и, особенно, стоимость пробега одного километра в мелких хозяйствах значительно выше, чем в крупных. Это объясняется тем, что в больших автохозяйствах сокращены удельные расходы на ремонт и техническое обслуживание, снижены накладные расходы, резко улучшен транспортный процесс.

Содержание карликовых автобаз экономически невыгодно, государство терпит на этом немало средств. Это должно быть ясно всем. Почему же, однако, во многих учреждениях наблюдается стремление всеми силами сохранить свои автобазы и автомобили? Дело, видимо, в том, что в централизованных автохозяйствах строгие порядки. Там следят за тем, чтобы автомобили использовались только для служебных поездок. Видимо, это обстоятельство серьезно смущает руководителей некоторых учреждений.

Или еще пример. На Неглинной улице недалеко друг от друга располагаются две большие автобазы. Одна принадлежит Министерству здравоохранения СССР, другая — Министерству культуры СССР. На их основе была создана укрупненная автобаза № 2 Управления таксомоторного транспорта «Главмосавтотранса». Казалось бы, все в порядке — постановление выполнено. Однако, по существу, все осталось по-прежнему: автомобили, обслуживающие, например, Министерство здравоохранения, как стояли в своем гараже, так там и остались. Как и раньше, в гаражах содержится большой штат дежурных механиков, диспетчеров, мойщиков. Укрупнение гаражей предполагает, кроме перемены вывески, изменение всего стиля работы, введение более высокой технической культуры в ремонт,

техническом обслуживании и эксплуатации автомобилей, ликвидации излишнего административного и обслуживающего персонала, сокращение транспортных расходов. Все это можно сделать лишь в том случае, когда крупные объединенные хозяйства наряду с гаражами будут располагать целым комплексом других сооружений — хорошо оборудованными профилаториями, мойками, ремонтными цехами. Вполне понятно, что развернуть все это можно лишь на достаточно свободных площадях, то есть практически на окраине города.

Нет, неправы товарищи из райсовета. Места для гаражей — стоянок собственных автомобилей граждан есть. И не на окраине города, а в непосредственной близости от места проживания владельцев автомобилей. Это видно на примере Свердловского района г. Москвы. Нужно только, чтобы местные Советы ускорили решение вопроса по укрупнению мелких ведомственных гаражей, решительно пресекали попытки использования гаражных помещений не по назначению.



Природа не терпит пустоты. Поскольку в просторном гараже Московского архитектурного института находится единственная «Победа», обслуживаемая его директором, тут нашли «приют» посторонние институту автомобили.

В ближайшее время в соответствии с контрольными цифрами развития народного хозяйства на 1959—1965 год значительно увеличится выпуск легковых автомобилей. Поэтому обеспечение владельцев автомобилей местами для хранения их машин — важный и неотложный вопрос.

Тем более неясно, почему Московский Совет так нерешительно и медленно приступает к реализации постановления Совета Министров РСФСР «Об улучшении обслуживания населения автомобильным, речным транспортом и связью», где, в частности, говорится о строительстве за счет средств владельцев автомобилей коллективных гаражей для стоянок легковых автомобилей, об обеспечении беспрепятственного выделении для постройки этих гаражей земельных участков, расположенных в непосредственной близости от места жительства владельцев автомобилей.

Рейдовая бригада журналиста О. УСТИНОВИЧА, старший госавтоинспектор ГАИ г. Москвы, А. ДИНЕРШТЕЙН, автомобильный журналист. В РАЗИИ, корр. «За рулем», фото Нин. НИКОЛАЕВА.



Вот она — бухгалтерия «объединенного» автохозяйства театра Москвы. В ней двадцать автомобилей, но штат, как на большой автобазе.

АВТОМОБИЛЬ—СВОИМИ РУКАМИ

Статья третья

НЕСЛОЖНЫЕ РАСЧЕТЫ

Известны случаи, когда автомобилисты-любители строили автомобили, опираясь только на свою интуицию, без каких бы то ни было расчетов. Однако чаще всего эксплуатационные качества такого автомобиля оказывались не теми, каких от него ожидали, а отдельные узлы быстро изнашивались или выходили из строя. Чтобы свести к минимуму несоответствие построенной машины ее замыслу, нужны расчеты. Самые необходимые из них несложны, они под силу каждому автолюбителю. Расчеты, относящиеся к отдельным ответственным деталям, будут приведены при описании соответствующих механизмов. Здесь же речь пойдет о расчетах, связанных с общей характеристикой автомобиля.

Как обеспечить наиболее полное использование мощности и крутящего момента двигателя? Для этого надо правильно выбрать передаточные числа трансмиссии. Коробка передач, как правило, используется готовая, вместе с двигателем; ее передаточные числа predeterminedены. Не всегда удается приобрести шины желаемого размера; но во всяком случае размеры их также известны. Таким образом, дело сводится к расчету передаточного числа главной передачи¹.

Его начинают с определения максимальной скорости движения, которую способен развить проектируемый автомобиль с данным двигателем. При этом возможны два варианта расчета. Первый (условно назовем его «а») — предусматривает достижение возможно большей скорости и второй «б» — получение возможно лучшего разгона, более легкого преодоления подъемов и плохих дорог.

Следует отметить, что при втором варианте максимальная скорость получается незначительно меньше, чем при первом.

В первом варианте принимаю, что максимальной скорости автомобиль достигает в тот момент, когда двигатель развивает наибольшую мощность; во втором — когда двигатель работает с максимально допустимым числом оборотов коленчатого вала. У большинства двигателей это число на 10—12 проц. превышает число оборотов при максимальной мощности, а последняя снижается на 10—15 проц. по сравнению с наибольшей.

Возьмем для примера двигатель СЗА, развивающий мощность 8,3 л. с. при 3400 об/мин (рис. 1). Предположим, что его намечено установить на двухместный четырехколесный автомобиль с легким открытым кузовом. Проектный полный вес G_{Σ} автомобиля с нагрузкой (150 кг) составляет 450 кг. Коэффициент K сопротивления воздуха для него составляет около 0,05, лобовая площадь — около 1,5 м². В используемых на нем

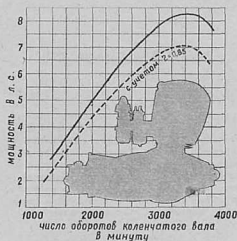


Рис. 1. Внешняя характеристика двигателя СЗА (или ИЖ-56 с вентилятором).

шинах 4,00—10 (с мотороллера) внутреннее давление должно быть в среднем около 1,2 кг/см² (расчет давления в шинах производится ниже). Коэффициент η полезного действия (кпд) трансмиссии с учетом возможного применения дополнительного редуктора или цепного привода примем равным 0,85.

Построим график расхода мощности на сопротивление качению $N_{\text{к}}$ и на сопротивление воздуха $N_{\text{в}}$ в зависимости от скорости $V_{\text{с}}$ движения автомобиля (рис. 2). Мощность подсчитываем по формулам:

$$N_{\text{к}} = \frac{G_{\Sigma} \cdot F \cdot V_{\text{с}}}{270} \quad \text{л.с.}$$

$$N_{\text{в}} = \frac{K \cdot F \cdot V_{\text{с}}^3}{3500} \quad \text{л.с.}$$

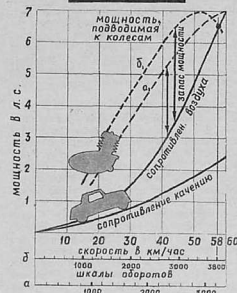


Рис. 2. Расход мощности на сопротивление качению и сопротивление воздуха. Пунктиром показана внешняя характеристика двигателя.

где f — переменный коэффициент сопротивления качению. Его можно определить с достаточной точностью по графику, представленному на рис. 3.

Как видно из рис. 2, при расчете по варианту «а», т. е., если мощность на ведущих колесах равна $8,3 \times 0,85 = 7$ л. с., можно ожидать, что автомобиль будет развивать скорость около 60 км/час. При расчете по варианту «б» мощность составит около 6,5 л. с., а скорость — 58 км/час.

Получив эти данные, можно установить передаточное число i_0 главной передачи по формуле:

$$i_0 = 0,377 \cdot \frac{n}{V_{\text{с}}}$$

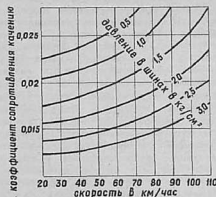


Рис. 3. Примерная зависимость коэффициента сопротивления качению от скорости движения и давления в шинах.

где $r_{\text{к}}$ — радиус качения колеса равный (для колеса 4,00—10) 0,23.

n — число оборотов коленчатого вала двигателя в минуту (3400 для варианта «а» и 3800 для варианта «б»).

Передаточное число для варианта «а» равно — 4,9, для варианта «б» — 5,7.

Мы производим расчет, имея в виду, что двигатель используется со стандартной коробкой передач, у которой передаточное число IV (вышей) передачи составляет единицу.

При расчете для автомобилей с кузовом закрытого типа коэффициент K равен около 0,04, для кордоо обтекаемых микролитражных автомобилей — около 0,03. Кпд трансмиссии, в случае отсутствия двойного редуктора или цепного привода, следует считать 0,9.

Теперь проверим результаты нашего расчета. Наложим на график расхода мощности (см. рис. 2) график внешней характеристики двигателя СЗА, взятый из рис. 1. Для этого построим под шкалой скорости шкалу оборотов коленчатого вала двигателя. В зависимости от принятого варианта расчета совместим отметку 3400 на шкале оборотов с отметкой 60 на шкале скорости или отметку 3800 с отметкой 58, а затем поделим полученный отрезок 0—3400 или

¹ Расчет производится в несколько упрощенном виде.

0—3800 соответственно на 17 и 19 частей (отметки по 200 оборотов). Восстанови из отметок на новой шкале вертикали для диаграммы внешней характеристики двигателя, отложим на них значения мощности, уменьшенные на 15 процентов ($\eta = 0,85$) по сравнению со значениями, приведенными на рис. 1.

Мы видим, что автомобиль, рассчитанный по варианту «б», должен иметь большой запас мощности и поэтому сравнительно хорошо преодолевать разгон и подъемы.

Достаточно ли тяговая сила P_k для движения проектируемого автомобиля в различных условиях? Она подсчитывается по формуле:

$$P_k = \frac{M_{\text{нб}} \cdot \omega_{\text{нб}}}{\eta_{\text{к}}} \cdot \eta_{\text{д}}$$

где $M_{\text{нб}}$ — наибольший крутящий момент двигателя равный 3 кгм;
 $\omega_{\text{нб}}$ — передаточное число в коробе передач.

Подставляя значения i_k (4,9 или 5,7) и $i_{\text{д}}$ (см. «За рулем», № 3), получаем значения тяговой силы. Они приведены в табл. 1.

Таблица 1

Передача	i_k	Тяговая сила в кг	
		при $i_{\text{д}} = 4,9$	при $i_{\text{д}} = 5,7$
I	4,32	235	276
II	2,94	123	143
III	1,40	75	87
IV	1,00	55	63

Для движения автомобиля необходимо, чтобы тяговая сила P_k на ведущих колесах была меньше силы сцепления колес с грунтом (иначе колеса будут скользить, буксовать) и не меньше силы сопротивления движению.

Сила сцепления равна произведению веса автомобиля, приходящегося на ведущие колеса, и коэффициента сцепления (0,7 на сухом асфальте; 0,15 — на мокром). На задние ведущие колеса приходится вес, составляющий около 60 проц. полного веса, т. е. $450 \times 0,6 = 270$ кг. Таким образом, сила сцепления на сухом асфальте равна 190 кг, на мокром — 40 кг. Сила же сопротивления движению P_3 определяется произведением веса автомобиля и коэффициента сопротивления движению f , который на асфальте (см. рис. 3) составляет около 0,02, на проселочной дороге — 0,035, на песке — около 0,2. Отсюда P_3 равно соответственно 9, 16, 90 кг.

Итак, проектируемый автомобиль будет хорошо работать на сухом асфальте. Но трогаться с места на I передаче надо, не давая «полного газа». На скользкой дороге нужно также уменьшить нажим на педаль управления дросселем, чтобы не допускать буксования колес. На проселочных дорогах автомобиль будет двигаться на всех передачах, но на песке придется переходить на III передачу (вариант «б») или даже на II передачу (вариант «а»).

В целом же можно сделать вывод, что первый вариант («б») выгоднее второго («а»), так как разница в максимальной скорости невелика, а возможности автомобиля преодолевать трудные участки дороги (а также подъемы) при увеличенном передаточном числе значительно больше.

Обозначение шин	Основные размеры и мм				Допустимое внутреннее давление в кг/см ²		Допустимая нагрузка в кг при давлении	
	высота, диаметр	ширина профиля	диаметр (по внутреннему)	наименьшее	наибольшее	наименьшее	наибольшее	
4.00—10	515	105	230	0,6	1,8	100	175	
4.50—9	470	120	225	0,6	1,8	120	215	
5.00—10	540	140	245	0,8	2,0	170	280	
140 x 570	570	140	270	0,8	2,0	205	345	
5.20—13	620	145	285	0,8	2,0	190	315	

Очень важен правильный выбор шин и внутреннего давления в них. И для этой цели существуют несложные расчеты.

Как указывалось в наших предыдущих статьях, строители самодельных автомобилей могут рассчитывать на использование шин 4.00—10 (с мотороллеров), 4.50—9 (с трехколесной мотоколяски), 5.00—10 (с четырехколесной мотоколяски) и 140 x 570 (что соответствует по дюймовой системе обозначения примерно размеру 5,50—12). К этому перечню на будущее следует добавить шину 5,20—13, предусмотренную для микролитражного автомобиля, который будет выпускаться запорожским автозаводом. Основные размеры шин, рекомендуемые нагрузки и внутреннее давление в них приведены в табл. 2.

Величина необходимого внутреннего давления p с данной нагрузкой или значение допустимой нагрузки G_k при желательном внутреннем давлении можно подсчитать по формулам:

$$G_k = \frac{5b^2(D+b)(D+1)}{D+2b} \cdot \eta_{\text{к}}$$

$$p = \frac{G_k(D+2b)}{5b^2(D+b)} - f \cdot \eta_{\text{к}}$$

где D — диаметр обода и b — ширина профиля, выраженные в дюймах (рис. 4).

Эти простые формулы основаны на том положении, что на единицу сжатого воздуха, находящегося в шине, должно приходиться всегда одинаковое количество килограммов нагрузки. Подставив вместо букв известные или выбранные значения размеров шин и давления, можно подсчитать значения нагрузки (и наоборот).

Например, автолюбитель имеет шины 4.00—10. Вес его автомобиля с нагрузкой составляет 450 кг, из которых 60 проц. (270 кг) приходится на задние колеса, т. е. G_k равно $270 : 2 = 135$ кг.

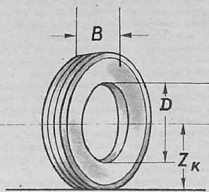


Рис. 4. Основные размеры колеса и шины.

Тогда:

$$p = \frac{135(2+10)}{5 \cdot 16(10+6)} - f = 1,2$$

Практически иногда давление устанавливают на 0,2—0,3 кг/см² выше, чем предусматривается расчетом. Делают это для того, чтобы уменьшить сопротивление качению и продлить срок службы шин. Вместе с тем для плавности хода маленького автомобиля очень важно, чтобы давление в шинах было как можно ниже, в особенности на колесах, близко к которым расположено сиденье (например, при выносе сиденья водителя вперед).

Определенное отношение между величинами давления в шинах передних и задних колес имеет существенное значение и для устойчивости автомобиля. Одним из характерных показателей последней является так называемая критическая скорость $V_{кр}$, вычисляемая приближенно по уравнению:

$$V_{кр} = \sqrt{\frac{L}{2f} \cdot \frac{G_2}{G_1} \cdot \eta_{\text{к}}}$$

где L — база автомобиля в м, G_2 и G_1 — нагрузки, приходящиеся соответственно на задние и передние колеса, в кг;

K_3 и K_4 — коэффициенты сопротивления уводу шин (двух для каждой оси).

Коэффициенты K_3 и K_4 вычисляются по уравнению:

$$K = 5b(D+2b)(p+1)$$

Коэффициент K показывает, какая боковая сила (в кг) необходима, чтобы повернуть колесо на угол равный 1 радиану (57,3°).

Возьмем для примера тот же автомобиль с давлением в шинах передних колес 0,8 кг/см², задних — 1,3 кг/см² и базой 2 м. Коэффициенты сопротивления уводу шин составят:

$$K_3 = 5 \cdot 4(10+8)(1,3+1) = 830;$$

$$K_4 = 5 \cdot 4(10+8)(0,8+1) = 650.$$

Тогда:

$$V_{кр} = \sqrt{\frac{2}{270 \cdot 130} \cdot \frac{130}{5 \cdot 16 \cdot 2 \cdot 250}} = 10,3$$

т. е. больше скорости, развиваемой автомобилем. Это и требуется для его устойчивости. Если бы критическая скорость оказалась меньше максимальной, то пришлось бы (в зависимости от возможности) снижать давление в шинах передних колес или повышать в шинах задних колес.

Таковы самые необходимые расчеты, которые требуется произвести для получения удовлетворительной общей характеристики самодельного автомобиля.

Инж. Ю. ДОЛМАТОВСКИЙ.

КАК ПОВЫСИТЬ МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ „ПОБЕДЫ“

РЕШЕНИЕ
ОСТАЛОСЬ НА БУМАГЕ

В 1956 году в нашей стране было организовано заочное обучение шоферов. Руководил этим делом Центральный учебный комбинат Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР.

В связи с реорганизацией министерства заочное обучение было передано министерству автомобильного транспорта союзных республик.

Но заочное обучение шоферов на Украине до сих пор не организовано. Коллегия Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог УССР еще 30 июля 1958 года, рассмотрев этот вопрос, приняла решение об организации в составе управления учебных заведений министерства учебного комбината по заочному обучению шоферов. Однако это хорошее решение так и осталось на бумаге.

А. ТАРАСЕНКО.

Луганск.

От редакции.

В редакцию поступило несколько аналогичных писем. В ответ на них запрос и о. начальника управления учебных заведений Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог УССР т. И. Моргуню сообщил: «В связи с ликвидацией союзного министерства заочное повышение квалификации шоферов в прошедшем году прекратилось и в 1959 году проводиться не будет.

Этот ответ вызывает недоумение. По всей стране растет сеть заочных учебных заведений, все большее и большее количество людей овладевают знаниями без отрыва от производства. На Украине, как и в других республиках, ширится соревнование за право называться бригадами и ударниками коммунистического труда. В этом движении участвует и много шоферов. Водители берут обязательства — повышать свои технические знания, свою квалификацию.

Когда же будет организована заочная переподготовка водителей на Украине?

Поскольку об этом ничего не сообщил т. Моргуню, читатели ждут ответа от министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог УССР т. Довгала М. Ф.

ПУСТАЯ ТРАТА ВРЕМЕНИ

Районная инспекция у водителей, нарушивших правила движения, меняет первый вкладной талон удостоверения шофера на 2-й или на 3-й.

Однако обратной замены работяги районного ГАИ не производят. Шоферам приходится тратить много времени для поездки в областной центр, чтобы вновь получить первый талон.

Нужно ввести такой порядок, при котором водители смогли бы по истечении срока получить вновь 1-й талон в районной Госавтоинспекции.

И. ЗУЩУК.

Васильков.

Известно, что в карбюраторе практически невозможно добиться полного испарения топлива. Процесс испарения здесь только начинается; он продолжается во впускном трубопроводе и заканчивается в цилиндре двигателя.

Капельки жидкого топлива, выходя из распылителя карбюратора, частично оседают на стенках впускного трубопровода, а частично движутся дальше вместе с потоком воздуха. Оседая на стенках трубопровода, они образуют топливную пленку. Последняя движется по направлению к цилиндру со скоростью примерно в 50 раз меньшей, чем скорость смеси.

Для обеспечения нормального рабочего процесса двигателя необходимо добавиться, чтобы жидкая топливная пленка не достигала впускных клапанов. В противном случае резко увеличивается неравномерность состава смеси в отдельных цилиндрах. Опыт показывает, что, например, в шестичилиндровом двигателе до 70 проц. пленки жидкого бензина, осевшей на стенках впускного трубопровода, может поступать в один цилиндр и тем самым вызывать в нем чрезмерное переобогащение смеси. Следовательно, пленка должна полностью испаряться во впускном трубопроводе.

Подогревая смесь или воздух, можно значительно улучшить процесс испарения пленки. Но чрезмерный подогрев впускного трубопровода оказывается вредным: уменьшается коэффициент наполнения цилиндров, увеличивается склонность смеси к детонационному сгоранию, возможно также разложение топлива. Поэтому интенсивность подогрева в двигателе должна быть достаточной только для того, чтобы обеспечить испарение основной части топлива.

Основываясь на этом, автор разработал специальные приспособления, которое применяется в Кишиневском таксомоторном парке. Оно значительно улучшает наполнение цилиндров, повышает мощность и экономичность двигателя.

Приспособление (рис. 1) состоит из алюминиевого фланца толщиной 20 мм и двух медных трубок диаметром 10 мм. Оно устанавливается между карбюратором и впускным трубопроводом с помощью шпильки с резьбой М 10×1,5. Длина шпильки должна быть не менее 50 мм. На боковых сторонах фланца сделаны два сквозных отверстия с резьбой М 16, в которые ввертываются штуцеры медных трубок. Последние идут от фланца к ответвлениям впускного трубопровода как можно ближе к блоку цилиндров. У мест крепления трубопровода к блоку в нижней части его обеих ветвей сделаны отверстия с резьбой М 16. Для лучшей теплоизоляции трубок желательно покрыть их шпуровым асбестом.

Каждая ветвь впускного трубопровода, как известно, разделена в продольном направлении сплошной перегородкой.

Эту перегородку в месте крепления трубопровода к блоку цилиндров пришлось убрать с тем, чтобы каждая ветвь обслуживала два смежных цилиндра.

Принцип действия приспособления заключается в следующем (рис. 2). Часть распыленного карбюратором топлива, минуя камеру подогрева, поступает по медным трубкам во впускной трубопровод вблизи впускных клапанов в почти неиспарившемся состоянии (наиболее интенсивно оно оседает на стенки трубопровода сразу же после выхода смеси из диффузора). Здесь оно смешивается с основной нагретой массой паробразного топлива, которое шло по горячему впускному трубопроводу через камеру подогрева. Холодная, сильно переобогащенная смесь от соприкосновения с горячим, достаточно испарившимся топливом сама быстро испаряется и увеличивается в объеме в несколько раз. В результате создается сильное завихрение, которое способствует хорошему дополнительному перемешиванию горячей смеси, равному и полному ее сгоранию в цилиндрах двигателя.

При хорошем испарении топлива, находящегося в смеси, скорость распространения пламени повышается примерно на 10—20 проц. А это позволяет работать на более одной смеси без снижения мощности и экономичности двигателя.

Применение приспособления уменьшает также нагарообразование в цилиндрах двигателя, что повышает стойкость против детонации.

В начале прошлого года такие приспособления были установлены на двигателях трех автомобилей «Победа». Они работают до настоящего времени и зарекомендовали себя с хорошей стороны. Особый эффект достигается при использовании их на двигателях, у которых еще не успело образоваться большое количество нагара в камерах сгорания.

На первых двух автомобилях, имевших в момент установки приспособления пробег 12 и 12,5 тыс. км, экономия топлива за этот период (в настоящее время они прошли по 76 тыс. км) составила 23—25 проц. На третьем автомобиле за время пробега от 87 до 138 тыс. км было сэкономлено 20—22 проц. топлива. У этого автомобиля было особенно заметно повышение мощности двигателя. На всех трех двигателях ни разу не наблюдалось детонационных стуков.

Приспособление для повышения мощности и экономии двигателя можно рекомендовать для установки на автомобили как автолюбителям, так и индивидуальным владельцам. Оно простое в изготовлении, безотказно в эксплуатации и не нуждается в уходе.

Без каких-либо изменений такое приспособление может быть применено на автомобилях «Волга» и «Москвич-407».

В. БЕКАСОВ,
асpirант МАДИ.

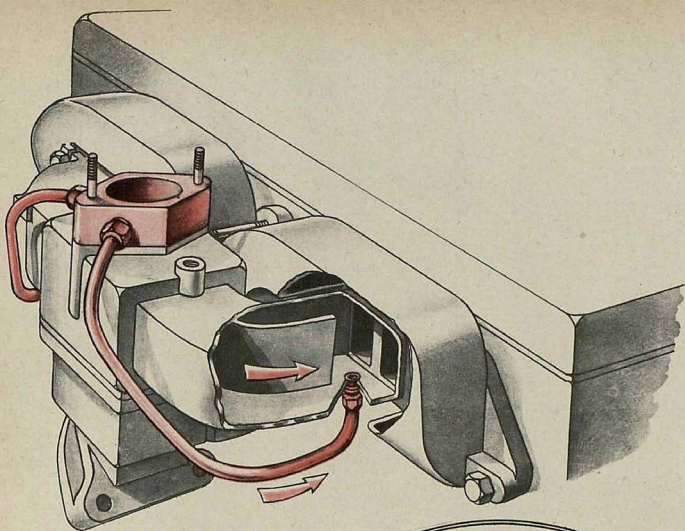


Рис. 1. Общий вид приспособления.

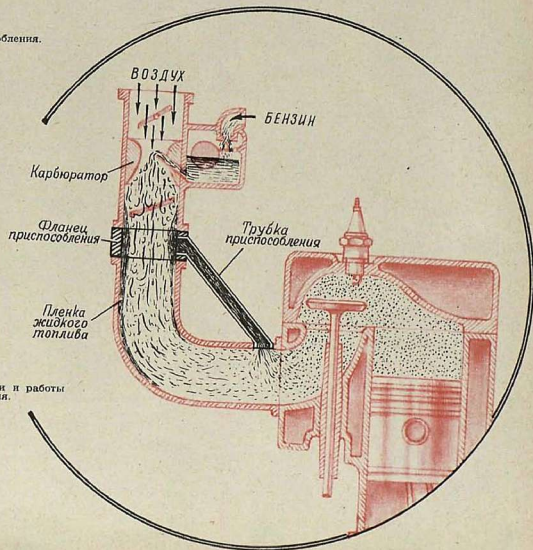


Рис. 2. Схема установки и работы приспособления.

Автомобильная

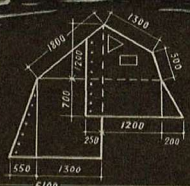
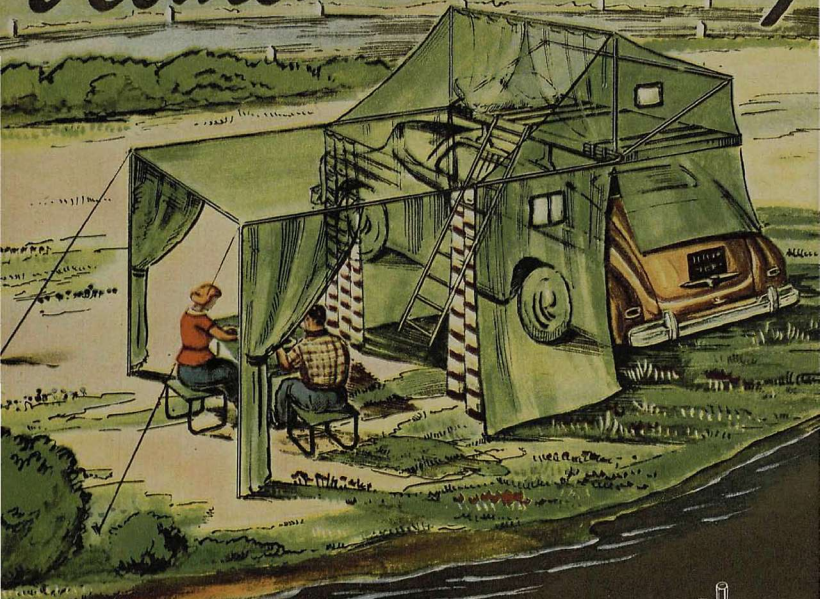


Рис.2

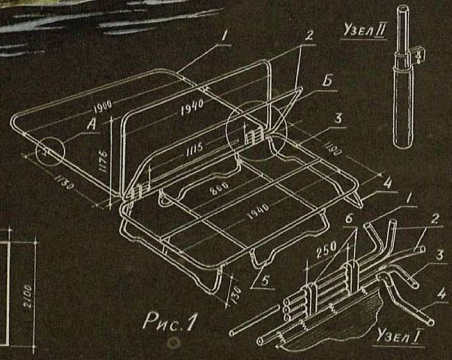
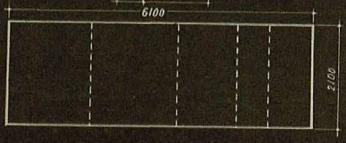


Рис.1

палатка



Рисунки И. Шапеева

В походах, экспедициях, на спортивных соревнованиях, в командировках, экскурсиях и просто на отдыхе автомобилистам приходится сталкиваться с проблемой, как и где устроиться.

Часто в таких случаях выручает палатка. Но обычно много времени уходит на подыскание места и ее разбивку. Особенно сложно делать это в дождливую погоду. Кроме того, спать приходится на земле, а о каких-либо удобствах нечего и мечтать.

Также же трудности испытывают во время автомобильных и мотоциклетных соревнований члены судейских коллегий, в особенности на контрольных и медицинских пунктах, где далеко не всегда удается создать нормальные условия для работы и отдыха.

Всем этим требованиям в достаточной мере отвечает так называемый автомобильный палаточный домик.

Изготовленный автором статьи такой домик был испытан летом 1958 года в различных условиях. Его конструкция полностью себя оправдала. К ее достоинствам относятся: постоянная готовность и безотказность; быстрота сборки и разборки (1—2 минуты); наличие закрытого помещения, кроватей, веранды и др.

Используются палаточный домик как на самой крыше автомобиля (при коротких стоянках), выполняя в этом случае и функцию тента, так и на земле (при длительных стоянках) для ночлега, отдыха или работы.

Как же устроен автомобильный палаточный домик?

Конструкция его состоит из каркаса, палатки и чехла. Каркас (рис. 1) представляет собой металлическую раму 3 с четырьмя откидными ножками 4 и 5. Выполнен он из труб: стальных цельнотянутых (наружный диаметр 22 мм, внутренний — 18 мм), дuralевых (наружный диаметр 22 мм, внутренний — 18 мм) или 1/2-дюймовых водопроводных. В трубах рамы с внутренней стороны, а у центральной трубы с двух сторон просверливают отверстия диаметром 1,5—2,0 мм, в которых закрепляют одним концом пружинки (от раскладушек). На другой конец пружинки, с помощью предохранительной проволоки в кромку проволоки диаметром

2,5 мм, натягивают два полотнища из брезентовой ткани.

Если рама сделана из труб с большим запасом прочности, например водопроводных, то можно обойтись без центральной дuralевой трубы и надеваемых на нее пружинки. В этом случае, увеличив количество пружинки боковых труб на 50 прог., натягивают сплошное полотнище, под которое посередине, в продольном направлении, подшивают плотный полотняный ремень или ленту из нескольких слоев брезента. Концы ремня прочно закрепляют в центре поперечных труб. Таким образом, создается двухместная кровать.

Палатка образуется из трех П-образных дуг 1 и 2, изготовляемых из тонкостенных дuralевых труб диаметром 18—20 мм, которые шарнирно прикрепляются к раме с помощью двух скоб (узел I на рис. 1).

Дуга 1 — выдвижная. Она телескопически соединяется с трубами, прикрепленными к раме. Выдвинутую дугу удерживает фиксатор (узел II на рис. 1).

Полотнище палатки, край которой показан на рис. 2, присоединяют к задней крышке каркаса, к первой дуге, поставленной в горизонтальное положение, ко второй — в вертикальное и к третьей — под углом 45°. Полотнище крепят болтиками по краям и в центре труб.

Боконники палатки соединяют с поперечными трубами шуруками, простыми через пришитые к ним изнутри полосы.

Палатку изготовляют из специальной палаточной или любой другой плотной ткани, пропитанной влагоотталкивающими составами.

На рисунке показаны две кроватные занавески, являющиеся в то же время частью внутреннего чехла. Его крепят тесемками к трубам рамы, второй и третьей дугам.

Занавески закрываются с помощью каждой. Две из них стягивают занавески у задней кромки срава и слева и одна, вертикальная, соединяет обе посередине. Такой чехол очень удобен тем, что защищает от назойливых насекомых. Для вентиляции и доступа воздуха в полотнища палатки, а также внутри чехла вырезают окна с клапанами. В просветы

вшивают марлю, капроновую или пластиковую пленку, целлулоид и т. п.

Для хранения мелких туалетных принадлежностей на полотнища навешивают карманы.

Каркас палатки устанавливают на багажник крыши автомобиля и закрепляют барашками. Не исключается возможность размещения каркаса непосредственно на крыше кузова и без багажника. В этом случае приделывают к каркасу четыре опоры с креплением их на водосточных желобах.

Чехол изготовляют из брезента или плотной прозвешенной ткани. Им пользуются для защиты конструкции от ветра, пыли и дождя, во время движения автомобиля. Длина чехла 1,9 м, ширина — 1,2 м, высота боковника 0,25 м. Удерживают чехол с помощью резиновой жгуты, продеваемого через вделанные по краям отверстия.

Лобовое сопротивление установки во время движения автомобиля незначительно и практически не влияет на расход топлива. Общий вес конструкции зависит от материала трубок (сталь, дuralев) и веса палаточной ткани. Он может колебаться в пределах 20—40 кг.

Для того чтобы после снятия чехла раскрыть палатку, достаточно потянуть ее за край. Это заставит дуги приподняться и занять свое фиксированное положение. В результате создается двухэтажный уютный домик с кроватью на «втором этаже», куда поднимаются по приставной лесенке, и с закрытым помещением на «первом этаже» — земле. В таком варианте палатка, помимо своего основного назначения, выполняет функции тента, закрытая кузов автомобиля от солнечных лучей и дождя.

Во втором варианте вся конструкция сминается и с помощью откидных ножек ставится на землю. В этом случае первая дуга выдвигается и тем самым образуется свободный вход.

При использовании палатки на крыше автомобиля и при установке ее на земле она может дополняться верандой. Последнюю устраивают, поднимая переднее полотнище и закрепляя его с помощью трубок с растяжками. Такую веранду в свою очередь можно частично или полностью закрывать боковыми стенками из легкой ткани.

На верхнюю часть передней первой дуги надевают на петлях раздвигающую занавеску, состоящую из двух полювков. Тем самым комната отделяется от веранды и на месте стоянки машины получается «треккомнатный кватирка» общей площадью более 12 м².

Во время сильных ветров палатка с помощью вставленных в ее края люверсов дополнительно прикрепляется к земле кольцами.

Б. ГАРТЕНБЕРГ.

ИЗОБРЕТАТЕЛЬНЫЙ АВТОЛЮБИТЕЛЬ

Изошутка Л. Караваева.



НОВЫЕ ГРУЗОВИКИ ГОРЬКОВСКОГО АВТЗАВОДА

Опытные образцы грузовиков, намеченных к производству на Горьковском автозаводе, проходят сейчас различные испытания.



GA3-52



GA3-56

Автомобиль GA3-52 рассчитан на перевозку 2,5 т груза. Двигатель его шестичилиндровый, верхнеклапанный, с факельным зажиганием. Рабочий объем цилиндров — 3,48 л (диаметр цилиндра — 82 мм, хсд поршня — 110 мм).

ДОРОЖНЫЙ МОТОЦИКЛ «САТУРН»

Коллективом конструкторов специального конструкторского бюро мотоцикlostроения Ижевского завода создана опытная модель двухтактного однопцилиндрового дорожного мотоцикла ИЖ-231 «Сатурн».

Мотоцикл рассчитан на двух человек (водитель и пассажир), отличается хорошими ходовыми качествами, высокой надежностью и удобством в эксплуатации.

Отличительная особенность машины — безрамная конструкция изгибной части, что является новинкой в области мотоцикlostроения. Все основные детали и узлы изгибной части — бензобак, кожух, заднее крыло — несущие.

Новой является конструкция четырехступенчатой коробки передач с постоянным зацеплением шестерен и роликовым переключением скоростей.

Задняя цепь находится в герметически закрытом кожухе и работает в масле.



Степень сжатия — 7,0. Максимальная мощность двигателя — 85 л. с. при 3000 об/мин. Наибольший крутящий момент — 22,5 кгм при 1700 об/мин.

Габаритные размеры автомобиля: длина — 5725 мм, ширина — 2280 мм, высота — 2155 мм. База — 3300 мм, колея передних колес — 1590 мм, задних — 1650 мм. Шины — бескамерные, 8—22,5. Вес автомобиля — 2650 кг. Максимальная скорость движения — 75 км/час. Расход топлива — 24 л/100 км пробега; емкость топливного бака — 90 л.

Массовое производство этого автомобиля предполагается начать в 1961 году.

Автомобиль GA3-52A, предназначенный для перевозки 4 т груза, оборудован восьмицилиндровым V-образным двигателем с рабочим объемом цилиндра 4,25 л. Он развивает мощность 110 л. с.

Габаритные размеры: длина — 6310 мм, ширина — 2460 мм, высота — 2190 мм. Вес автомобиля без нагрузки — 2800 кг, с нагрузкой — 6950 кг. Он может буксировать прицеп весом 3500 кг. К серийному производству автомобиля намечено приступить в 1962 году.

Полуторатонный грузовик GA3-56 снабжен четырехцилиндровым верхнеклапанным двигателем с рабочим объемом цилиндров 2,445 л. Максимальная мощность — 70 л. с. при 4000 об/мин.

Габаритные размеры автомобиля: длина — 5350 мм, ширина — 2250 мм, ширина (по кабине, без нагрузки) — 2000 мм. База — 3000 мм. Вес — 2050 кг. Максимальная скорость движения — 80 км/час, расход топлива — 16 л/100 км.

Вой ванне, причем ось качения маятниковой вилки заднего колеса совмещена с осью ведущей звездочки цепи, что значительно улучшает условия работы и повышает срок службы ходовой части мотоцикла.

Для упрощения обслуживания, уменьшения потерь напряжения в электроцепи и повышения надежности в работе вся электроаппаратура объединена в один блок с генератором.

Учитывая значительную загрязненность воздуха на проселочных дорогах, для мотоцикла ИЖ-231 разработана конструкция контактно-масляного воздухофильтра с высокой степенью очистки.

Несмотря на значительные конструктивные усовершенствования, машина проста по конструкции и весьма технологична. Все это ставит ИЖ-231 «Сатурн» на уровень лучших современных машин. Ниже приводятся его основные технические данные.

Рабочий объем цилиндра — 250 см³, максимальная мощность — 14 л. с., максимальная скорость — 105 км/час, средний расход топлива на 100 км пути — 3,5 л, сухой вес мотоцикла — 135 кг.

Иж. А. МАЛЬЦЕВ.

Ижевск.



ЛЕСОВОЗ МА3-532

Минский автомобильный заводом изготовил опытный образец двухосного тягача-лесовоза МА3-532, который предназначается для трелевки, погрузки и вывозки древесины с лесосек. В последнем случае он работает с полуприцепом или прицепом-посупском.

Тягач имеет повышенную проходимость: оба его моста являются ведущими. Колея передних и задних колес — 2420 мм. Рейсовая нагрузка лесовоза — 30 м³.

На машине установлен шестичилиндровый двухтактный дизель ЯАЗ-206А мощностью 165 л. с. при 2000 об/мин. Коробка передач — шестиступенчатая; кроме того, имеется двухступенчатая раздаточная коробка.

Габаритные размеры: длина — 6690 мм, ширина — 3220 мм, высота — 2880 мм (по кабине) и 3350 мм (по стреле). База — 3000 мм. Собственный вес лесовоза — 12 625 кг. Он развивает максимальную скорость движения 45 км/час.

НА КОЛЕСНОМ И ГУСЕНИЧНОМ ХОДУ



Новый трактор КДТ-70 Алтайского тракторного завода создан на базе гусеничного трактора ДТ-70. Он очень интересен по конструкции и не только тем, что имеет оба ведущих моста. Колесный ход трактора может быть легко заменен гусеничным и наоборот.

На нем установлен дизельный двигатель, развивающий максимальную мощность 75 л. с. при 1250 об/мин. Коленчатого вала и максимальный крутящий момент 43 кгм. Удельный расход топлива — 198 г/л.с.ч., а часовой — 14,8 кг/сч.

Транспортная скорость трактора (297 км/час) относительно высокая, что соответствует тенденции современного тракторостроения. Тяговая сила трактора — в пределах 3660 — 145 кг. Колея колес равна 2180 мм, дорожный просвет — 600 мм, вес — 5650 кг.

Трактор КДТ-70 снабжен планетарным механизмом поворота. Подвеска его торсионная. Трактор оборудован герметически закрытой кабиной, защищающей от непогоды и пыли.



ТРАКТОР Т-35 К4

Коллектив Липецкого тракторного завода создал универсальный трактор Т-35 К4. Все его четыре колеса являются ведущими. Служит он для механизации трудоемких сельскохозяйственных работ. Им можно пользоваться в сочетании с бульдозерами и ямокатателями на дорожных работах, а также для транспортировки грузов.

Механизм агрегативных с ним машин приводятся от независимых валов отбора мощности, имеющих выходные концы сбоку и сзади трактора. Помимо механизма навески, предусмотрено прицепное устройство и гидрокран для автосцепки.

Для управления навесными и прицепными машинами применена оригинальная раздельно-агрегатная гидравлическая система с одним основным и двумя выносными цилиндрами. Такая система дает возможность навешивать машины с любой из четырех сторон трактора и даже с двух сторон одновременно, если это соответствует агротехническим условиям.

Трактор снабжен четырехцилиндровым четырехтактным дизелем мощностью 35 л. с. с воздушным охлаждением.

Пуск его осуществляется от стартера. Высокая износостойкость обеспечивается хорошей очисткой масла в полнопоточной центрифуге и дополнительной центробежной очисткой в полях шатунных шеек коленчатого вала, а также эффективной очисткой воздуха в воздушном фильтре. Удельный расход топлива — 190 г/л.с.ч. Диапазон скоростей движения 0,8—21 км/час, тяговых усилий — от 300 до 3100 кг. Колеса задние и передние колес — регулируемая и может быть равна 1200, 1350, 1400, 1500 и 1800 мм. Точно так же регулируется дорожный просвет. На передних колесах установлены шины 6,5—16, на задних — 11—36, 11—38 или 9—42.

Длина трактора (с механизмом навески) — 3685 мм, ширина — 1620 мм, высота до спинки сиденья — 1690 мм, весит он 1950 кг.

Кутайский автомобильный завод освоил серийный выпуск маленького трактора «Рион», предназначенного для механизации работ в садах, ягодниках, на огородах, плантациях и животноводческих фермах.



ДЛЯ САДОВ И ВИНОГРАДНИКОВ

Основное назначение трактора «Липецк Т-40А» — работа в узких междурядьях виноградников и в садах под кронами деревьев. Для того чтобы его можно было удобно использовать в этих условиях, он имеет незначительную ширину (970 мм), обтекаемую форму; сиденье тракториста расположено относительно низко. Длина трактора—2400 мм, высота — 1100 мм, база — 1250 мм, колея — 770 мм, дорожный просвет — 250 мм.

Двигатель — четырехцилиндровый бескомпрессорный дизель Д-24 с воздушным охлаждением. Максимальная мощность его 45 л. с. при 1600 об/мин. Система пуска — от электростартера. Дизель Д-24 обеспечивает высокую топливную экономичность: удельный расход топлива не превышает 180 г/л.с.ч. Трактор имеет восемь передач вперед и четыре назад. Диапазон скоростей движения 0,7—9,2 км/час. Вал отбора мощности — с независимым и синхронным приводом. Максимальное тяговое усилие — 2000 кг. Предусмотрена возможность установки усилителя крутящего момента, позволяющего повышать тяговое усилие на 30 проц. Для уменьшения усилий на рычагах управления frictionными применено механическое сервоустройство.

Гидросистема рассчитана на работу с машинами или орудиями, навешиваемыми сзади трактора на трехточечную навеску. Для машин, навешиваемых спереди или по бокам, могут быть использованы выносные цилиндры. В насос гидросистемы масло подается из коробки переключения передач.

Ходовая часть оборудована централизованной смазкой опорных катков, приемная масляная ванна расположена в трубе тележки. Катки и направляющие колеса установлены на конических роликооподшипниках и снабжены торцовыми резино-металлическими уплотнениями.

Несмотря на оснащение дополнительным оборудованием и гусеничный ход, трактор «Липецк Т-40А» весит всего 2300 кг.



«РИОН»

Двигатель его — одноцилиндровый, карбюраторный мощностью 5 л. с. Он имеет две передачи назад и две вперед. Удельный расход топлива составляет 220 г/л.с.ч.

Трактор может двигаться со скоростью от 1,5 до 8 км/час. Тяговые усилия его — в пределах 100—250 кг.

«Рион» выпускается в комплекте с косилкой, ротационным плугом, культиватором и транспортной тележкой (транспортируется сзади). В дальнейшем предполагается увеличить этот набор до 12 сельскохозяйственных машин и орудий.



«МОСКВИЧ-411»

Этот автомобиль является как бы комбинацией двух автомобилей: «Москвич-410» повышенной проходимости и «Москвич-423» с кузовом универсал. В его кузове пять дверей: по две с боковых сторон и одна задняя, односторонняя, с разъемом в горизонтальной плоскости.

«Москвич-411» может применяться в двух вариантах: вмещать 4 пассажира и 100 кг груза (багажа) или 3 пассажира и 250 кг груза. В последнем варианте спинка заднего сиденья откидывается вперед.

Габаритные размеры: длина—4055 мм, ширина—1540 мм, высота—1670 мм (без нагрузки). База — 2377 мм, дорожный просвет — 220 мм.

Максимальная скорость — 90 км/час, расход топлива — 10 л/100 км. Сухой вес — 1100 кг.

Автомобиль «Москвич-411» должен получить широкое распространение в сельских районах нашей страны.

«ВЛАДИМИРЕЦ Т-28А»

Интересный трактор Т-28А разработан конструкторами Владимирского тракторного завода. От базовой модели Т-28 он в основном отличается тем, что имеет ведущий не только задний, но и передний мост. Благодаря такой конструкции значительно повышается его проходимость по бездорожью и производительность, особенно при работе на влажных почвах. Этому способствует также сравнительно большой дорожный просвет (450 мм) под передним мостом.

Оригинальная особенность «Владимирца Т-28А» — автоматическое включение переднего моста при буксовании задних колес.

На тракторе установлен двухцилиндровый дизель Д-28, развивающий мощность 28 л. с. при 1400 об/мин. Удельный расход топлива равен 200 г/л.с.ч. Коробка передач имеет шесть передач переднего хода и две заднего. Диапазон скоростей движения составляет 0,45 — 25,1 км.

Привод карданного вала — цепной, от ведомого вала коробки передач. Дифференциал выполнен в виде двоякой муфты свободного хода. Передний мост — с выносными коническими передачами, каждая из которых представляет собой редуктор с внешним зацеплением шестерен.

Длина трактора с прицепным устройством — 3550 мм, ширина — 1940 мм, высота (по радиатору) — 1570 мм, база — 2034 мм, колея колес — 1400 мм. Весит он 2240 кг.

АВТОМОБИЛЕПРОИЗВЕДЕНИЕ В НАРОДНОМ КИТАЕ



Легковой автомобиль «Дунфин» («Ветер с Востока»).

На протяжении почти 50 лет Китай являлся рынком сбыта для автомобильной промышленности США, Японии и ряда стран Европы. Борьба за него велась автомобильными концернами и фирмами с неслабейшей силой. Недаром один американский автомобильный журнал того времени называл Китай «огромной автомобильной выставкой». Здесь, действительно, можно было увидеть автомобили самых разнообразных марок, типов и конструкций.

Национальной автомобильной промышленности в стране не существовало. Лишь после победы народной власти появились возможности создания отечественной автомобильной промышленности Китая. С помощью советских специалистов и станкостроителей в Чанчуне был создан первый автомобильный завод, который в 1956 году начал выпускать грузовики, а в мае 1958 года танки и легковые автомобили.



Рис. 1. Грузовой автомобиль типа СА-11В грузоподъемностью 4 тонны, производящегося 1-го автомобильного завода в Чанчуне.

Но, несмотря на то, что китайская автомобильная промышленность еще очень молода, она добилась за неполных три года своего существования весьма заметных успехов. Растущие требования, которые предъявляют к ней самые разнообразные отрасли народного хозяйства, обусловили такое увеличение производства автомобилей, которое еще несколько лет назад казалось немалым. Если первоначально проектная мощность 1-го Чанчунского завода составляла 30 000

автомобилей в год, то к концу текущего года планируется достичь выпуска автомобилей до 150 000 в год. Раньше такая цифра планировалась лишь на 1967 год.

Этот огромный скачок в производстве автомобилей будет достигнут не только благодаря новым капиталовложениям и материальным затратам, но, главным образом, за счет повышения производительности труда и развития массовой технической инициативы среди рабочих и инженеров предприятий. Китайские автомобилестроители, отдавая трудом энтузиазмом, работают энергично и изобретательно. На Чанчунском заводе проводится кампания за то, чтобы каждый рабочий принял личное участие в техническом развитии предприятия. О масштабах этой кампании можно судить по тому, что только за первые две недели после ее начала было собрано 110 000 рационализаторских предложений, из которых 3420 были посвящены решению технических проблем крупного масштаба, а именно: цехам и участкам разработать технические планы, предусматривающие крепкую экономию и повышение производительности труда в определенных сре-

Так, например, на участке изготовления рулевого колеса рабочие, после тщательного изучения своих возможностей, обзавелись достаточное количество рулевых колес для значительно повышенной программы текущего года не только на тех же производственных площадях, но и даже сократив их на 50 квадратных метров; кроме того, на участке сокращено число рабочих мест (три станка и трое рабочих).

Подобное отношение китайских автомобилестроителей к своему труду позволило им уже в конце прошлого года добиться весьма значительного превышения проектной мощности: завод достиг уже в 1958 году уровня производства 70 000 автомобилей в год. Новой силой развертывается техническая инициатива рабочих, которая поставлена задача пятилетнего превышения заданной проектной мощности. Достаточно сказать, что для реализации этого плана здесь предусматривается смонтировать дополнительно всего лишь 800 новых станков и увеличить производственные площади меньше чем на 100 000 кв. метров. Значительная часть оборудования может быть изготовлена своими силами в цехах завода, а общая сумма капиталовложений (40 миллионов юаней) будет покрываться за счет прибыли завода.

Дальнейшие планы развития Чанчунского автомобильного завода предусматривают привлечение в огромный комбинат, где, кроме цехов для производства автомобилей, будут организованы производственные группы для изготовления станков, электромоторов, железа, стали, цементостроительных материалов и т. д. Находясь из таких производственных групп будет иметь свое конструкторское бюро, экспериментальные и исследовательские службы. Все это позволит ускорить прогресс автостроения и еще более тесно привлечь рабочих к решению технических задач производства.

Наряду с увеличением производства китайские инженеры и рабочие добились больших успехов также и в модернизации автомобильной промышленности. Не так давно в программе Чанчунского завода был введен один тип автомобиля — трехтонный грузовик «Небэйг», а уже в конце 1958 года в нем создано более шести новых моделей, в том числе прекрасный легковой автомобиль «Дунфин» («Ветер с Востока») с двигателем мощностью 70 л. с., о котором упоминает журнал «3а рулем». Кроме основной модели грузовика, начал выпускать самосвалы СА-40, основывается производство грузового автомобиля повышенной проходимости. 10-тонного грузовика СА-50 для строительных работ, газогенераторного автомобиля, работающего на жидком угле, универсального грузовика СА-80, особенно удобного в условиях отсутствия дорог.

С начала 1959 года начал выпуск нового 4-тонного грузовика тип СА-11 В (рис. 1), который является дальнейшим развитием конструкции первенца китайского автостроения — грузовика «Мифанг». В стелен произведенной в нем три года модернизации свидетельствуют тот факт, что вес машины уменьшился на 500 кг, а грузоподъемность его повысилась на 1 тонну. На базе этого нового грузовика сейчас выпускаются различные модификации, в том числе самосвалы, газогенераторные автомобили, автоцистерны, автомобили для поливки улиц (рис. 2) и т. д. Свообразие развития автомобилестроения в народном Китае состоит в том, что автомобиль выпускается не только на таком прекрасном оснащенном современном автомобильном предприятии, как Чанчунский завод, но также и многочисленными мелкими предприятиями и мастерскими, стремящимися в меру своих сил удовлетворить растущие потребности народного хозяйства.

В народном Китае, как известно, наряду с крупными металлургическими заводами металл одновременно выплавляют в простейших напольных печах, удовлетворяя, таким образом, потребности местной промышленности. Наподобие этой «малой металлургии», которая приобрела огромный масштаб и выплавляла в 1958 году более 11 миллионов тонн стали, действует и малая автомобильная индустрия.

По неполным данным, в 1959 году, кроме названного выше модели, выпускаемого заводом в Чанчуне, серийно производится на различных автомобильных предприятиях и в авторемонтных мастерских более 50 типов различных грузовых и легковых автомобилей, а также электромоторов, «моторизованных ринш» и т. д.



Рис. 3. Легковой автомобиль «Прогресс» с двигателем 95 л. с. Производством «Машиностроительной фабрики Хинчун» в Чунчине.

Большинство этих предприятий являются отделившимися от ремесленных мастерских. Но рабочие проявляют столько инициативы, изобретательности и упорства, что добиваются поразительных результатов. Принадлежащая государству «Машиностроительная фабрика Хинчун» в Чунчине выпускает шестиместный легковой автомобиль «Прогресс» (рис. 3), имеющий двигатель мощностью 95 л. с. и развивающий максимальную скорость 120 км/час.



Рис. 4. Легковой автомобиль «Нинанчан» с двигателем 36 л. с. Производством автомобильного завода в Пенгине.

На одном из автомобильных предприятий в столице народного Китая Пенгине начат недавно выпуск легковых автомобилей «Чиннанчан» (рис. 4) с четырехцилиндровым двигателем мощностью 36 л. с. Автомобиль этот имеет пятиместный кузов несущей конструкции и весит 750 кг. Максимальная скорость — 110 км/час. Не впадаем в заблуждение, стремление технических достижений этого автомобиля, не все же не отменяет очень благоприятный уде-



Рис. 2. Автомобиль для поливки улиц, выпускаемый Чанчунским заводом на шасси стандартного грузовика СА-11В.

наши первые автомобили

ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

ный поазелателя, характеризующий соотношение автомобиля и вместимости кузова, при сохранении вполне удовлетворительных, динамических качеств. Не менее интересен в конструктивном отношении пятиместный автомобиль «Мир» (рис. 5), который имеет двигатель мощностью 55 л. с. и развивает максимальную скорость 110 км/час. Этот автомобиль выпускается авторемонтным предприятием в Тенцине.

На машиностроительном заводе в Ханчжоу недавно выпущен опытный образец микролигжного легкого автомобиля двигателя мотоциклетного типа. Этот мотоциклетный автомобиль (его габаритная длина — 1830 мм, ширина 910 мм) является просторночным типом между обычными и трехколесными автомобилями, выпускаемыми на многих заводах Китая. Так, завод в Ланжоу выпускает трехколесный автомобиль «Малая река», в Сиани производится трехколесный автомобиль «Победа над Британией» и «Красное знамя», в Нанчане — «Герой», в Вухане — «Рабочий и крестьянин» и «Ранетта», в Шанхае — «Седящийся ветер», в Динтао — «Богатая жатва». Трехколесные автомобили выпускаются также на заводе в провинции Инвей и на автомобильном заводе в Чунцине.

Многочисленные разновидности автобусов, туристических автомобилей, сельскохозяйственных моторизованных транспортных средств, электромобилей и «моториши» выпускаются на заводах в Шанхае, Шенани, Вухане и Ханчжоу. На авторемонтном предприятии в Ханьжоу, например, создан легкий грузовик с аккумуляторным электроприводом, способный перевозить до 500 кг груза со скоростью 20—25 км/час. Зарядка аккумулятора этого электромотоцикла производится через кабель в 6 часов. А в Шанхае ремонтными мастерскими «Общества по эксплуатации такси» построены уже несколько десятков электромобилей с комфортабельными кузовами типа лимузин и седан. Этот электромобиль, получивший название «галлопирюющая», пользуется большим успехом у населения. Он развивает скорость до 40 км/час, что вполне до-

статочно в условиях густонаселенного Шанхае. Повторюсь в Шанхае и «электромоториши» — двухместные электромобили, развивающие скорость 20 км/час и требующие зарядки аккумуляторов через каждые 3,5 часа эксплуатации.

Предприятия «малой автомобильной индустрии» выпускают танки и грузовики. Так, например, трехтонный грузовик «Сичюк вперед» производится на авторемонтном и ремонтном заводе в Нанчине, грузовик «Длинный мариш» — в центральных авторемонтных мастерских Народной армии, «Полутный ветер» — на одном из авторемонтных заводов Шанхае, «Стройка» — на заводе автомобильных деталей в Антуэне, «Янзе № 37» — на машиностроительной фабрике в Чунцине, «Логан» — на авторемонтных предприятиях в Ляонге.



Рис. 5. Автомобиль «Мир» с двигателем 55 л. с. Производится автомобильно-ремонтного завода в Тенцине.

Разумеется, такая разномарочность автомобильного производства связана с целым рядом неудобств и трудностей как производственных, так и эксплуатационных. Но с другой стороны, «малая индустрия» является большим подспорьем в выполнении грандиозных планов строительства в народном Китае.

Великий народ Китая совершает сейчас свой «большой скачок», в огромном трудовом порыве создает новую жизнь. В этом «большом скачке» не отстает от других отраслей народного хозяйства и молодая автомобильная промышленность Китая: семилетними шагами проходит она путь, для преодоления которого даже самым высокоразвитым капиталистическим странам потребовалось более чем полвека.

Инж. Н. ПАВЛОВ.

В Демократической Республике Вьетнам начато производство легковых автомобилей отечественной конструкции. Выпуск первого автомобиля за ворота завода начался, как видно на снимке, горячее одобрение со стороны трудящихся Вьетнама. Еще бы: ведь в годы колониального владычества французов во Вьетнаме и речи не могло быть о собственной, национальной автомобильной промышленности. А теперь на освобожденной земле, лишь несколько лет назад бывшей ареной кровопролитных боев, возникают все новые и новые промышленные предприятия.

Первый вьетнамский легковой автомобиль получил название «Триumph». По конструкции он имеет много общего с советским автомобилем «Волга». На «Триумфе» установлен двигатель с рабочим объемом



2,4 л. Кузов пятиместный, несущий конструкцию.

За исключением импортных из-за рубежа шин и двухлитровых лампочек для фар, все остальные детали автомобиля производятся в Демократической Республике Вьетнам.

ПЕРВЕНЦЫ КОРЕЙСКОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

В Корейской Народно-Демократической Республике за один только прошлый год появились первый мотоцикл, первый трактор и первый трехколесный автомобиль отечественного производства. А в нынешнем году с конвейера Дычжунского автомобильного завода сошел и первый отечественный грузовой автомобиль.

Первый корейский мотоцикл (фото 1) выпускается Пхеньгинским заводом металлических изделий. Моториши развивают максимальную скорость до 80 км/час и расходуют 2,5 л топлива на 100 км. В 1959 году должна быть выпущена первая серия таких мотоциклов в количестве 100 штук.

Первый корейский трактор отечественного производства показан на фото 2. Он выпускается Кийансинским машиностроительным заводом.

На ряде заводов выпускаются трехколесные грузовые автомобили. На фото 3 показан трехколесный грузовик грузоподъемностью в одну тонну. На автомобиле установлен двигатель мотоциклетного типа мощностью 5 л. с. Максимальная скорость автомобиля — 30 км/час.

Другой трехколесный автомобиль грузоподъемностью 2 тонны (фото 4) выпускается Пхеньгинским автомобильно-ремонтным заводом. Его максимальная скорость — 80 км/час.

И наконец последние новинки корейского автостроения — это современный грузовой автомобиль «Победа-50» (фото 5). Выпуск его начал недавно Дычжунский автомобильный завод. На автомобиле установлен двигатель мощностью 70 л. с. Максимальная скорость автомобиля — 70 км/час.



Рис. 1.

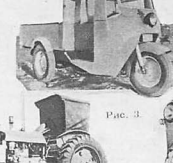


Рис. 3.



Рис. 4.



Рис. 5.

Рис. 2.

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ НА КОНВЕЙЕРЕ

На авторемонтных заводах Чехословакии получает все большее применение капитальный ремонт автомобилей, осуществляемый поточно-массовым методом, на конвейерах и рольгангах. В Праге, например, на большой станции технического обслуживания района Карлин установлен большой конвейер для ремонта грузовиков, который был создан, между прочим, трудящимися станциями в нерабочее время, в порядке творческой инициативы.

Автомобили устанавливаются попеременно на конвейере, причем под колеса их подводит маленькие стальные тележки, движущиеся по рельсам. На этих тележках автомобили подвезутся к одному рабочему поста и могут перенарядиться вперед своей очереди в зависимости от количества постов, производится в точно определенные отрезки времени, после чего машина

оттывается по конвейеру и поступает на пост. У каждого рабочего поста предусмотрены отдельные передвижные тележки с потребными для ремонта материалами, запасными частями и т. д.

Благодаря этой системе срок капитального ремонта грузовых автомобилей удалось снизить с 30 до 21 суток. Кроме того, это техническое новшество значительно облегчило условия труда рабочих, так как способствовало замене смотровых лам и гидравлических подъемников Уломитными вышками тележками с опрокидывающим устройством.

В 1963 году все авторемонтные предприятия Чехословакии, осуществляющие капитальный ремонт автомобилей, будут переведены на конвейерную систему. При этом предусматривается строгая специализация заводов по маркам автомобилей.

УЧЕБНЫЙ МОТОЦИКЛ „ЯВА-ТРЕНЕР“

На чехословацких мотоциклетных заводах «Ява» создана конструкция учебного мотоцикла, предназначенного для миллионов учащихся в стране курсов и школ СВАЗАРМ, а также для тренировки мотоциклистов под непосредственным руководством тренеров.

Мотоцикл выполнен на базе известной модели «Ява-250», на которую его получены патент. Конструктивной особенностью мотоцикла является наличие между двумя сиденьями дополнительных рулевых рукояток, связанных при помощи системы тяг с

основным рулем. Кроме того, сделаны жесткие опоры для ног у заднего сиденья.

Мотоцикл выпускается под названием «Ява-Тренер».



СПОРТИВНЫЙ
МОТОЦИКЛ
„ЮНАК-МОТ“

Мотоциклетный завод в Пендце (Польская Народная Республика) выпустил новый спортивно-туристский мотоцикл класса до 350 см³, имеющий, судя по отзывам польских специалистов, очень хорошие динамические и эксплуатационные качества.

На мотоцикле установлен двигатель с верхнеклапанной камерой сгорания, который хорошо вписывается в общий контур двухтрубчатой рамы, его мощность 17 л. с. при 5700 об/мин. Замкивание осуществляется от магнето польского производства, карбюратор тоже польский («Икон»).

Передача крутящего мо-

мента от двигателя осуществляется через первичную цепную передачу и четырехступенчатую коробку передач.

Передняя вилка мотоцикла — телескопическая, подвеска заднего колеса осуществляется на качающихся рычагах. Размеры — 3,50 x 1,9. Общий вес мотоцикла — 160 кг.

Мотоцикл «Юнак-МОТ» при регулировке для грузов, заводских поездов и т. д. расходует 3,5 л топлива на 100 км пробега, а при регулировке для спортивных выступлений — до 4,5 л. Его максимальная скорость — 115 км/час.

БИСТРОХОДНЫЙ ГРУЗОВИК

На Люблинском заводе грузовых автомобилей (Польская Народная Республика) начался выпуск новых быстроходных грузовых автомобилей грузоподъемностью 1 тонна. Автомобиль, получивший наименование «ЛУС», спроектирован по схеме «кабина над двигателем», имеет цельнометаллическую кабину и кузов оригинальной формы; обшая компоновка кабин с платформой вы-



полнена по типу «ипинак». Обращает на себя внимание низкое расположение грузовой платформы.

100 ТЫСЯЧ МОТОЦИКЛОВ НА ЭКСПОРТ В 100 СТРАН

Мотоциклетная промышленность народной Чехословакии выпустила за прошлый год 280 000 мотоциклов и мотороллеров, из которых около 100 000 машин пошло на экспорт более чем в 100 стран Европы, Азии и Америки. Это небывалый в истории производства мотоциклов «ренера» в области экспорта: он на десять тысяч мотоциклов превышает наивысшее достижение в этой области, принадлежавшее Англии с 1951 года, Чехословацкие мотоциклы по праву признаны наиболее продаваемыми мотоциклами.

За последние 10 лет государственные заводы по производству мотоциклов в Странкице и Пованска Выстрина выпустили более 750 000 мотоциклов. Это три раза больше, чем было всего выпущено мотоциклетными заводами на территории Чехословакии за предшествующие 50 лет.



В ПОМОЩЬ СПОРТСМЕНАМ

В Германской Демократической Республике построен специальный автомобиль, предназначенный для оказания технической помощи гоночникам — автомобилистам и мотоциклистам. Автомобиль создан на базе шасси известного в ГДР грузовика «Грант 30К», выпускаемого заводом «Вотрап» в Циттау. В специальном кузове автомобиля удобно размещаются верстак, приборы, контрольно-испытательный стенд для проверки элементов двигателя, станция для зарядки аккумулятора, «магалин» с набором наиболее дефицитных запасных частей и пр.

Универсальный контрольно-испытательный стенд имеет привод от коллекторного электродвигателя переменного тока мощностью 400 в с максимальным числом оборотов 14 000 об/мин. Благодаря этому при испытании любых гоночных двигателей он не требует включения промежуточных коробок передач.



На улицах Москвы появились первые двухдверные автобусы выпускаемые народными предприятиями «Ваво» восточнотельский завод в Вауцене (ГДР). На автобусы установлены дизельные двигатели мощностью 120 л. с.

Фото Л. ХВАТОВА.

КОНКУРС ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Редакция журнала «За рулем» продолжает открытый конкурс на лучший фотоснимок.

На конкурс принимаются фотографии размером 10х15 см: каждая из двух экземпляров, на тему: подготовка водителей в организациях ДОСААФ, распространение технических знаний среди населения, автомобильный, мотоциклетный, водномоторный спорт, автотурелизм.

Для победителей установлены премии:
первая — 1000 рублей,
две вторые — по 500 рублей,
три третьи — по 250 рублей.

Лучшие снимки публикуются.
 Срок представления фотографий продлен до 20 октября.

По следам наших выступлений «ЖЕРТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ»

Под таким заголовком в № 12 журнала за 1958 год был опубликован фельетон, в котором говорилось, что на Миченской станции обслуживания из-за халатности работников на автомобиле «Москвич-402», принадлежащем т. Тютиняну, было разбито лобовое стекло. Просьба владельцев автомобилей быть внимательными при возмещении убытков не была удовлетворена.

В течение нескольких месяцев начальники станции т. Сауини не реагировали на критические выступления журнала. Как сообщали в редакцию уральской Ороскомиссией общественным авторством тов. Р. Клеини, за халатное, бюрократическое отношение к сигналам печати и неоднократное нарушение авторством редакция автомобильной, отсутствие правильного технического обслуживания на станции службы и технику т. Шубину объявлен выговор.

Руководители станции предложено в трехдневный срок возместить т. Тютиняну причиненный ущерб и навести должный порядок в техническом обслуживании транзитных автомобилей.

ПРОСТОЕ УОСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ

ИНЖ. К. ГОЛОВАНОВ

При движении ночью на освещенных дорогах водители встречных автомобилей, стремясь не допустить обводного освещения светом фар, либо выключают его периодически, либо пользуются одним подфарником. И в том и другом случае не обеспечивается необходимая безопасность движения.

Внимательное изучение при эксплуатации автомобилей «Москвич» моделей 402 или 407 может быть улучшена путем внесения изменений в осветительную систему освещения. Оно заключается в установке дополнительного выключателя, позволяющего в зависимости от необходимости использовать для освещения дороги свет вторых витой двухвитых ламп подфарников. В настоящее время выключатель для применения в качестве «мигающих» указателей поворотов.

Свет ламп «большого света» подфарником вполне удовлетворительно освещает дорогу на расстоянии 5:10 м.

Такое усовершенствование системы освещения может быть выполнено лю-

«РАССКАЗ О МОТОРОЛЕРЕ»

Издательство ДОСААФ, Москва, 1958
 Этим новым виде транспорта литературы не было: текст типичен, читается легко, представляющая собой первую попытку дать общий обзор развития конструктивных особенностей моторолера.

Автор дает технические характеристики моторолеров, рассказывает как по-разному, как за шагом видоизменялись различные конструкции. Отдельно описаны основные узлы и агрегаты. В конце книги кратко рассказывается об устройстве советских моторолеров «Гудал» и «Витас».

В. В. БЕКМАН

«ГОНОЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ»

Машин, Москва, 1958

Эту книгу с интересом прочтет каждый, кто связан с автомобильным спортом или интересуется им. В ней прослеживается исторический путь, который прошла гоночная автомобильная техника своего возникновения до наших дней, разбираются наиболее интересные конструкции (Автомобильная гонимая, существующая классификацию гоночных и спортивных автомобилей, рассказывает о различных видах гонок.

К. С. ШЕСТОПалОВ

А. Н. РОГОЖИН, Н. Д. МОРОЗОВ

«ЭКСПЛУАТАЦИЯ И РЕМОНТ АВТОМОБИЛЕЙ»

Автотрансгазд, Москва, 1958

Первый раздел книги посвящен экономической стороне деятельности автотранспорта. В нем рассказывается об организации перевозок, оплате труда, необходимой технической документации.

В разделах посвященных в техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, описываются методы организации ТО-1 и ТО-2, говорится об отечественных операциях при техническом обслуживании инструментах и приспособлениях. В последнем разделе автор подробно рассматривает вопрос о ремонте узлов и агрегатов автомобиля, а также об организации этих работ в условиях автотранса.

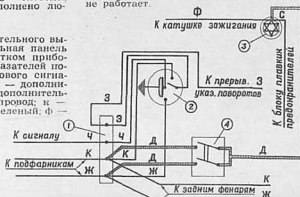
Заключительные главы книги посвящены технике безопасности и нормированию труда.

обым водителем. Для этого надо иметь один двухконтактный и четыре трехконтактный выключатель, например марки 2ПН-35 или 2ПН-40, 1,2—1,5 и автомобильный предохранитель А01 и шесть обыкновенных для проводов.

Схема включения дополнительного выключателя показана на рисунке. Устанавливать дополнительный выключатель следует на нижней стороне переднего панели рядом с ручным переключателем света.

Это усовершенствование улучшает видимость дороги и при движении автомобиля задним ходом. Когда выключатель «большой свет» подфарником, одновременно загораются и лампы указатели поворотов задних фар.

Пользоваться «большим светом» подфарником рекомендуется только при движении встречных автомобилей и движении задним ходом. Не следует забывать, что если включен «большой свет» подфарником, то указатель поворотов не работает.



По страницам зарубежных журналов

АМЕРИКАНСКИЕ МАЛОЛИТРАЖКИ

«Все более углубляющийся кризис сбыта продукции американской автомобильной индустрии побуждает американские фирмы искать новые рынки сбыта. В первую очередь выпускаемых автомобилей. В частности, много разговоров ведется вокруг возможности экспорта малолитражных (и даже микролитражных) машин. Этой проблеме посвятил недавно большое статью журнал «Ньюс энд Уорлд Репорт».

«В течение последних десятилетий в США не было столь плодотворно значительного производства малолитражных автомобилей», — пишет журнал. — «Ни опыта организации и ведения такого производства, ни потребности в автотранспорте с эксплуатационными требованиями мы не имеем. Уже поэтому наши американские автомобили не смогут конкурировать с европейскими и японскими и будут примерно на 200—400 долларов дороже, чем импортные. Поэтому в настоящее время спасения собственного рынка от засилья европейских автомобилей: необходимо сделать импорт европейских более широким потоком поступающей автомашины из Англии, Франции и ФРГ».

Дальнейшее развитие малолитражки или сильно возросшем импорте европейских автомобилей, которые, как правило, являются более совершенными и экономичнее своего литража. По данным журнала, появление первых конструкций американских микролитражных автомобилей следует ожидать уже осенью 1959 года на Нью-Йоркской выставке. «Невозможно еще назвать какие-либо определенные конструкции малолитражки, но ясно, что экономичный момент будет играть решающую роль при выборе конструкции. Это топлива, малый вес и простота конструкции. Надо полагать, что о габаритных размерах и количестве цилиндров говорить не может быть и речи; двадцать будет четырехцилиндровой или, в крайнем случае, шестнадцатилитровой».

На поверку выясняется, что под термин «малолитражный автомобиль» гагетеры США понимают машины, которые не совсем то, что принято в Европе и в СССР. Так, концерн Дженерал Моторс планирует выпустить на рынок в 1960 году новый автомобиль с 4-цилиндровым двигателем мощностью до 70 л. с. Фара является значительно снизился рабочий объем цилиндров в своей модели «Сандерборд», но это, разумеется, будет тоже далеко не малолитражкой. Автомобиль «Студебекер» заняла более или менее определенно, что в ее плане входит выпуск автомобилей с рабочим объемом цилиндров до 1,5 литра.

Разумеется, по сравнению с «скупыми» видами автомобилей, которые концерны в Детройте выпускают последние годы, 1,5-литровые машины кажутся кое-кому малолитражками. Однако в Европе, где здесь рынок отдают себе отчет в том, что этот путь не способен разрядить обостренную конкуренцию на автомобильном рынке: с одной стороны, американская автоиндустрия находится в критическом положении, с другой стороны, все увеличивающийся импорт малолитражных европейских автомобилей в США. Следует ли автомобильные концерны идти по пути расширения производства, с тревогой вопрошает «Ньюс энд Уорлд Репорт».

КРИЗИС В АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ США ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Как показывали итоги прошлого года и первых месяцев текущего года, положение в автомобильной промышленности США, Дженерал Моторс и Виллисера на протяжении кризиса события в связи с падением спроса на продукцию не улучшаются. Предприятия американской автомобильной промышленности продолжают испытывать серьезные трудности. Несмотря на некоторое общее улучшение экономической конъюнктуры, положение в автомобильной промышленности продолжает оставаться критическим. Даже самые оптимистичные представители специализации в промышленности считают, что в 1959 году производство автомобилей в США будет на 2,7 млн. штук меньше, чем в 1955 году.





„БАЛЕТ НА МОТОЦИКЛАХ“

От нашего пражского корреспондента

На 1-й общегосударственной спартакиаде Чехословакии всеобщее восхищение вызвало выступление акробатов-сварщиков на мотоциклах. Это выступление зарубежными печатными изданиями «балетом на мотоциклах». По предложению покойного президента Запотоцкого команда была награждена государственной премией 43а выдающуюся работа. В настоящее время команда сварщиков-акробатов — юности и девушек из Пардубиц — готовится ко второй общегосударственной спартакиаде.

—Десять лет назад группа молодых акробатов-англичан доставила старую мотоцикл «Ява-250». Машина больше находилась в ремонте, чем в движении. Но несмотря на это, акробаты тренировались и даже выступали. Они до сих пор не могут забыть своего первого выступления в Хрудими. Тогда зрители пришли смотреть на них, как на артистов цирка. Акробаты демонстрировали стрельбу из лука в цель с движущегося мотоцикла. Стрелок, стоявший на седле, ничуть не терял равновесия и вынужден был прыг-

нуть с него, а мотоцикл продолжал с большой скоростью двигаться прямо на зрителя. Они стали работать только с двумя молодыми солдатами не тронулись с места. Мотоцикл пронесся в нескольких сантиметрах от них. «Почему вы не убежали?», — спросил испуганный акробат, бегавший за непослушным мотоциклом. «Мы думали, что это тоже входит в программу!» — ответили юности.

После создания СВАЗАРМА акробаты, вместе с другими велосипедистами, олимпийцами и автомобилистами, вступили в эту организацию. И сразу же многое изменилось к лучшему. Они получили новые мотоциклы, собственный автобус, всем им выданы одинаковую форму. Группа получила возможность посещать самые отдаленные уголки республики. На своем автобусе она выезжала и за границу: в Германию Демократическую Республику и в Польскую Народную Республику.

Программа выступления продолжается 2,5 часа. Все акробатические номера исполняются на движущихся мотоциклах. Только тот, кто когда-либо пытался сделать стойку на седле движущегося мотоцикла, может понять, сколько труда требуется для этого. Достаточно сказать, что один из лучших акробатов вылетел 72 раза прежде чем отработал один из номеров.

Сваржаровы выполняют не только мажорные акробатические упражнения на нескольких мотоциклах. Есть и «слезные» выступления в акробат на одном серийном мотоцикле ЧЗ-125, который не имеет никаких специальных приспособлений или усиленной рамы. Не менее интересны прыжки на мотоцикле ЧЗ-150 через 10 акробатов, лежащих на земле на расстоянии метра друг от друга. Рекордным является прыжок в длину на 16 м. И мотоцикл, предназначенный для прыжков, также ничем не отличается от обычного.

Пример парадных спортсменов увели мототрицистов других чехословацких городов. Теперь команды акробатов-мототрицистов созданы по всей стране.

Спортсмены СВАЗАРМА очень хотели бы завести друзей с советскими десантниками-акробатами и обменяться с ними опытом.

Недавно, три дня, когда наши спортсмены продемонстрируют свое мастерство на спартакиаде в Праге, 180 акробатов выступят на 120 в композиции. Крепится оборону для дела мира!»

Адольф КУБА.

Прага.

УСПЕХИ МОТОЦИКЛИСТОВ НАРОДНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ЦИЮПАЛ

В спортивном коллективе мотоциклетного завода «Народное предприятие Циюпал» подчитано, что за один только прошлый год спортсмены завода, выступавшие в международных соревнованиях на мотоциклах, выигравших заводом, завоевали в общей сложности 30 золотых, 11 серебряных и 6 бронзовых медалей; заводские команды одержали в общегосударственных зачетах 3 победы и заняли 7 призовых мест. В международных соревнованиях Штиглер, Герман, Фишер и другие участвовали в таких ответственных международных соревнованиях, как Альпийский кросс в Австрии, Международный 2-дневный кросс по Средневропейской возвышенности, 1000-километровый гоним по озеру озеро в Финляндии, Ноябрьский кросс в Швеции, Международные шестидневные соревнования в Гармиш-Партенкирхене (ФРГ) и пр.

РЕДКИЕ СНИМКИ

Этот редкий снимок удалось фотографу, присутствовавшему на гонках суперкара в штате Флорида (США). Гонщик Ф. Мур очень резко прибавил газ, в результате чего лодка встала почти вертикально к зеркалу воды и... взлетела вверх на несколько метров. При обратном впадении в воду лодка полностью разрушилась, но гонщик остался невредим.

Редакция коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], А. А. ВИНГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛВ, А. В. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (научный редактор), А. М. КОРМИЛИЦЫН, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ.

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

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенна, 26/1. Тел. К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 10.IV.59 г. Вум. 60x92/8, 2,25 бум. л. — 4,5 усл. печ. л. 8,5 уч.-изд. л. + 1 вклеена. Подп. к печ. 27.IV.59 г. Цена 3 руб. Зав. 1024. Г-53517 Тир. 125.000 экз.

Э-я типография Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

МОТОЦИКЛ ДЛЯ ПОБИТИЯ АБСОЛЮТНОГО РЕКОРДА СКОРОСТИ

Немецкий конструктор Эрик Гофман построил уникальный зеем мотоцикл с намерением побить абсолютный мировой рекорд скорости для двух- и трехколесных мотоциклов. На мотоцикле установлен спортивный двигатель с рабочим объемом цилиндров 998 см³ (диаметр цилиндра — 84 мм, ход поршня — 47 мм, степень сжатия 9,8). Мотоцикл развивает мощность 80 л. с. при максимальной числе оборотов 6250 об/мин.

Высота обычного мотоцикла имеется так называемая рулевая головка, находящаяся на уровне груди водителя. Управление машиной осуществляется руками (а не ногами, как это было принято на ряде предшлющих конструкций). Ногами, покоящимися на специальных опорах, гонщик лишь производит переключение передачи и торможение мотоцикла.

Двухколесный мотоцикл Гофмана превращается в трехколесный путем приставки дополнительной оси, на конце которой имеется третья колесо с длиннолепестой рычажной подвеской. Подвеска заднего колеса мотоцикла — рычажная, а сепаратными гидравлическими амортизаторами. Предписываемый для трехколесных машин дополнительный груз 60 кг размещается под третьим колесом (на фото не показано, так как оно входит в общий комплекс кузова-оборудования). Размер шин: переднего колеса — 16 x 3,25, заднего колеса — 20 x 3,50.

Конструктор рассчитывает показать на этом мотоцикле рекордную скорость 350—360 км/час, а в трехколесном варианте — от 300 до 400 км/час. На этом мотоцикле показывала максимальную скорость 280 км/час.

ПОБЕДА „ВАРТУРГА“ НА КОНКУРСЕ „АВТОМОБИЛЬНОЙ КРАСОТЫ“

В проводившихся традиционно на одном из люксовых городских курортов Венах «автомобильной красоты» много лет подряд одерживали победы итальянские и финляндские конструкции. В этом курсе, проводимом по различным классам автомобилей, учитываются в основном показатели отбуксовки, кузова, гармоничности и красоты общей его формы, а также экономичности двигателя, простоты и доступности обслуживания и пр. Итоги конкурсов вывешиваются юри на основе подчета «голосов» зрителей, посетивших специальный салон, где выставляются автомобили, принимающие участие в конкурсе.

На последнем международном «конкурсе красоты» в Люксембурге был представлен несколько моделей легковых автомобилей «Вартурга», выпускаемых народным предприятием в Эйзенахе (Германская Демократическая Республика). Автомобили ГДР неожиданно для строителей конкурса одержали убедительную победу. Так, классе автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1000 см³ первый приз был присужден модели «Вартурга» «Делонс 1958», хотя в этом классе было представлено более тридцати других моделей автомобилей, выпускаемых в капиталистических странах.

В классе автомобилей со спортивными двухместными кузовами одна из моделей «Вартурга» была отмечена вторым призом.

КЕМПИНГ

лагерь автомобилистов

Выступая на XXI съезде КПСС, делегат т. В. С. Семичастный говорит: «Мы научились организовывать туристские поездки вокруг Европы, скоро, наверное, двинемся в путешествие вокруг Африки. А вот у себя, в своей стране, туризм организуем плохо... Надо больше открыть туристских баз, пансионатов...».

Как же предполагается организовать обслуживание тех, кто в этом году выезжает в места отдыха на собственных машинах?

Главной особенностью наступающего летнего сезона является открытие для автолюбителей летних туристских лагерей, или, как их называют, «кемпингов». С первого июня начнут функционировать 25 таких лагерей в окрестностях Москвы, Ленинграда, Киева, Харькова, Минска, Запорожья, Ростова-на-Дону, Смоленска, Калинин, Новгорода, Орла, Курска, Винницы, Черновцов.

Самой собой разумеется, кемпинги будут открыты и там, куда устремляется особенно много отдыхающих. На Черноморском побережье их услугами уже в этом году смогут воспользоваться туристы, приезжающие в Adler, Дагомыс, Джубгу, Ялту, Абрау-Дюрсо.

Лагери размещаются в живописных местах: в лесах, у моря, на берегах рек и озер и, конечно, в непосредственной близости от автомобильных магистралей. Прибывающие в них туристы смогут разбить палатку, полученную в пункте проката кемпинга. Здесь же к услугам туристов теплые спальные мешки, шерстяные одеяла, постельное белье, легкая мебель (шезлонги, раскладные столики со стульями) и другие необходимые для отдыха вещи.

На территориях туристских лагерей, помимо буфета с горячими и холодными закусками, устанавливаются кухонные очаги с навесами, где можно будет приготовить пищу из продуктов, привезенных с собой или купленных в мага-

зине кемпинга. Стоимость пребывания в летнем туристском лагере составляет всего лишь 3 рубля в сутки (с человека), причем за стоянку и хранение автомобиля плата не взимается.

Нет сомнения в том, что новый удешевленный вид обслуживания автолюбителей быстро завоеует признание.

В течение ряда лет многие автолюбители проводят свой отпуск в пансионатах. В предстоящем летнем сезоне пропускная способность их будет увеличена: они смогут принять одновременно до четырех тысяч человек и обслужить своими стоянками и мастерскими свыше тысячи автомобилей.

В текущем году в работу автопансионатов будет внесено много нового, что, несомненно, создаст более благоприятные условия для хорошего отдыха. Везде оборудуются комнаты бытового обслуживания, где можно произвести мелкий ремонт обуви, погладить и починить одежду. В организуемых пунктах проката будут выдаваться плавательные принадлежности, пляжные зонты, гамаки, шезлонги.

Впервые в некоторых пансионатах вводится прием предварительных заказов на обед. По желанию туристов его будут доставлять непосредственно в комнаты.

Большое внимание уделяется благоустройству и озеленению территории, а также оборудованию спортивных площадок. Отдыхающие в ряде пансионатов будут размещены в удобных домиках-коттеджах, рассчитанных на одну семью.

Как и в прошлом году, для удобства отдыхающих Главкюрортторг Министерства торговли РСФСР производит предварительную (за несколько месяцев) продажу путевок в один или несколько пансионатов.

А. БУРОВ,
начальник Главкюрортторга.



Рисунки И. Шапелкова

