

За рулем
8
АВГУСТ 1959



**Ралли
должны стать
массовым видом
автомобильного
спорта!**

За рулем

Август 1959. Год издания 47-й.

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
ВОСХОДИТЕ Ордена Красного
ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО



В этом номере:

**ЗА ТЕХНИЧЕСКИЙ
ПРОГРЕСС**

●
СЕМИЛЕТКУ — ДОСРОЧНО!

●
**НОВЫЕ
МОТОЦИКЛЕТНЫЕ РЕКОРДЫ**

●
**НАЧИНАЕМ
ПЕРЕКЛИЧКУ КЛУБОВ**

●
**«ЖЕЛЕЗНЫЕ КОНИ»
КИТАЙСКИХ ДРУЗЕЙ**

●
**ТРИ КОЛЬЦА
ВСЕСОЮЗНОГО
ЧЕМПИОНАТА**

●
«КОВРОВЕЦ-175»

●
**ОТРЕГУЛИРУЙТЕ
ВАШ «МОСКВИЧ»**

●
**УЛИЦА
ПРИНАДЛЕЖИТ ВСЕМ**

●
**«ДЕРЖИТЕСЬ
ПРАВОЙ СТОРОНЫ!»**

●
В ЗАЩИТУ «НАРУШИТЕЛЯ»

●
ПРИЗ ЗАВОЕВАЛИ ТУЛЯКИ

●
**ИМПОРТ
ЕВРОПЕЙСКИХ МАШИН
В США**

На первой странице обложки: Автомобильные ралли Москва — Севастополь — Москва. У пункта контроля времени

Фото Ю. Клежанова

На четвертой странице обложки: Москва. На строительстве жилых домов в Новых Черемушках.

Фотограф Н. Боброва.



Старт финальных соревнований мотоциклистов на Spartakнаде народов РСФСР 26 июня 1959 года в Расторгуеве.

Фото Л. БОРОДУЛИНА.

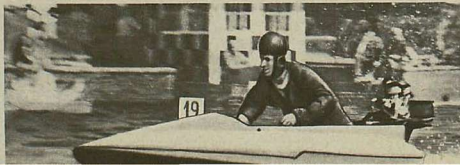


В Менапарке г. Риги 27—28 июня началось первенство СССР по шоссейной кольцевой гонке, которое в этом году впервые разыгрывается на трек трассах: римской, тартуской и таллинской. На снимке: звезд мотоциклов с колесами в классе 500 см³ в первом туре соревнований.

Фото А. ЧЕРНЫХ.

На Химкинском водохранилище под Москвой проведены соревнования по водно-моторному спорту на приз Центрального морского клуба ДОСААФ СССР. На снимке: первозарядник В. Никитин, победитель в классе скутеров СА-250 (отчет о соревнованиях см. на стр. 27).

Фото В. ГАТЧКОВА.



СЕМИЛЕТКА МОСКОВСКИХ АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛЕЙ

В. М. ДОЕНИН,
начальник Управления
автомобильной промышленности
Московского городского совнархоза,
член Совета ЦАМК СССР

Июньский Пленум ЦК КПСС, обсудивший важнейшие вопросы технического прогресса производства, потребовал от работников совнархозов и предприятий «...при разработке и внедрении новых технологических процессов, машин, механизмов, строительных конструкций исходить прежде всего из того, чтобы они удовлетворяли требованиям наиболее рационального и экономного использования общественного труда, материальных и денежных средств, обеспечивали увеличение выпуска, повышение качества и снижение себестоимости продукции, рост производительности труда, облегчение и оздоровление условий труда рабочих, соблюдение правил техники безопасности, ускорение и удешевление строительства, сокращение сроков окупаемости капитальных вложений по сравнению с лучшими достижениями отечественной и зарубежной науки и техники».

Выполняя решения июньского Пленума ЦК КПСС, московские автомобилестроители должны, по существу, полностью изменить лицо основных автомобильных заводов, а также предприятий, работа которых тесно связана с выпуском автомобилей.

Московским автомобильным заводом [имени Лихачева и МЗМА] в течение семилетия предстоит обновить типаж выпускаемых им автомобилей.

Завод имени Лихачева, например, будет выпускать двухосные и трехосные автомобили новых марок. В настоящее время в конструкторско-экспериментальном отделе завода развернуты работы по доводке нового 4,5-тонного грузового автомобиля ЗИЛ-130. Коренным образом изменены общая компоновка автомобиля и конструкция всех его агрегатов. Автомобиль оборудован верхнеклапанным карбюраторным восьмичилиндровым V-образным двигателем мощностью 135 [либ 150] л. с. и новой пятиступенчатой коробкой передач с синхрониза-

торами. Рулевое управление автомобилем выполнено с гидроусилителем. Комфортабельная трехместная кабина имеет панорамное ветровое стекло, отопление и бескреповую вентиляцию. Автомобиль ЗИЛ-130 будет с полной нагрузкой развивать скорость до 80 км/час.

Одновременно на базе этой машины создается ряд максимально унифицированных с ней модификаций: автомобиль-тягач ЗИЛ-130А для работы с прицепом весом 6,4 тонны, самосвал ЗИЛ-130Б, автомобиль ЗИЛ-130Г с удлиненной рамой и платформой для перевозки длинномерных грузов, усиленный строительный самосвал ЗИЛ-130Д грузоподъемностью 4,5 тонны и седельный тягач ЗИЛ-130В для полуприцепов весом 10,5 тонны. Все эти новые машины будут выпускаться уже в 1961 и 1962 годах.

Такое же последовательное развитие конструкции ведется на автозаводе имени Лихачева и по трехосным автомобилям повышенной проходимости, выпуск которых за период с 1959 по 1965 год резко возрастает. Выпускаемый в настоящее время автомобиль ЗИЛ-157 имеет высокую проходимость благодаря применению на нем одноосных колес с шинами увеличенного размера и наличию устройства для изменения давления в шинах непосредственно с места водителя. При снижении давления до 0,5 атмосферы проходимость автомобиля становится близкой к проходимости гусеничных машин, так как удельное давление на грунт резко падает.

Сохраняя это, принципиально новое конструктивное решение по регулировке давления в шинах, завод будет выпускать трехосный автомобиль ЗИЛ-131 с новым, более мощным V-образным двигателем [150 л. с.] и современной кабиной. На базе трехосного автомобиля ЗИЛ-131 предусмотрено создание автомобиля, предназначенного для пере-

возки грузов и буксировки прицепоов общим весом 3 тонны по дорогам любого качества.

Ведутся работы также и по доводке нового городского автобуса ЗИЛ-159, описание которого приведено в журнале «За рулем» № 7 за 1959 год.

Известна читателям также и конструкция нового легкового автомобиля ЗИЛ-111, который выпускается с первого года семилетия.

Другой столичный автомобильный завод — Московский завод малолитражных автомобилей [МЗМА] — будет в ближайшие годы продолжать работу над совершенствованием семейств малолитражных автомобилей типа «Москвич» — четырехместного пассажирского автомобиля, грузо-пассажирского автомобиля с кузовом «универсал» и грузового автомобиля с кузовом «фургон».

Сейчас на заводе заканчивается подготовка производства новой четырехступенчатой коробки передач, которая еще более повысит надежность трансмиссии и улучшит работу двигателя автомобиля «Москвич-407». Эта машина, как известно, уже сейчас по основным техническим параметрам не уступает лучшим массовым автомобилям зарубежного производства, а по проходимости и надежности значительно превосходит их [следует особо отметить также, что «Москвич» работает на бензине с октановым числом 70, в то время как большинство европейских машин рассчитано на высокооктановое топливо].

В настоящее время заводом испытывается автомобиль «Москвич» с двигателем в 52 л. с. при том же рабочем объеме цилиндров.

Начаты и работы по созданию новой модели малолитражного автомобиля, внедрение которой намечено на 1962—1963 годы. В его конструкции будут заложены такие новые элементы, как автоматическое управление сцеплением, изделия из синтетических материалов, обладающих высокой износостойкостью и нетребовательностью к смазке, новая подвеска.

Наряду с основными автомобильными заводами большие задачи решают и производственные коллективы предприятий, производящих карбюраторы, подшипники, электрооборудование и др. Так, на заводах АТЗ-1 и АТЗ-2 создаются новые приборы и электрооборудование для новых марок автомобилей; завод АТЗ-2 начал выпуск маслonaполненных катушек зажигания и работает над внедрением «вечного», не боящегося пробоев конденсатора из металлизированной цинком бумаги и т. д.

Эффективность работы конструкторских бюро этих заводов видна из того, например, что вес серийного генератора равный 12,8 кг будет в дальнейшем, при внедрении перспективного генератора [модель 27Г-1] для грузовых и легковых автомобилей, снижен до 7 кг; вес реле-регуляторов типа РР-24 уже сейчас уменьшен в 2,5 раза [с 1,7 до 0,7 кг].

Московский карбюраторный завод основан в 1957 году новый карбюратор К-82, сияющий в автомобиле ЗИЛ-164 расход бензина на 2 л на 100 км пробега. Завод готовит телескопические амортизаторы для грузовых автомобилей, разрабатывает воздухофильтры с большей степенью очистки и пр.

Партия и правительство определили четкую программу развития и специа-

лизации всей автомобильной промышленности Советского Союза, в том числе московских автомобильных заводов. По Московскому городскому совнархозу выпуск всех автомобилей увеличился на 43 процента, подшипников на 30 процентов, а автотранкторного электрооборудования на 35 процентов.

Годовой выпуск грузовых автомобилей в 1965 году при двухсменной работе возрастает по сравнению с прошлым годом на 70 процентов, а легковых автомобилей — почти в 2 раза.

Качими же путями предприятия нашего совнархоза будут обеспечивать рост выпуска продукции, учитывая, что в Москве невозможно сколько-нибудь значительно расширить производственные площади!

Эти пути определены XXI съездом нашей партии и конкретизированы юньским Пленумом ЦК КПСС: специализация производства, автоматизация и механизация, рост производительности труда, технический прогресс производства.

В цехе шасси Московского завода малолитражных автомобилей. Автоматическая линия по обработке удлинителя коробки передач.

Автозавод имени Лихачева специализируется на выпуске грузовых двухосных и трехосных автомобилей и оснащается от выпуска велосипедов, автобусов и некоторой другой продукции.

Для обеспечения растущего выпуска автомобилей на ряде специализированных предприятий организуется массовое производство деталей автомобиля и даже отдельных узлов. Этими деталями будут клапаны, толкатели, поршневые кольца, пальцы и т. д.

У совнархоза имеется уже положительный опыт создания таких предприятий, специализирующихся на выпуске узлов, имеющих большой спрос. Так, в Москве организован завод, выпускающий карданные валы автомобилей типа ЗИЛ. Первые же месяцы работы показали экономическую целесообразность его организации.

Пензенский совнархоз намечает начать производство задних мостов двухосных автомобилей с постановкой их как на конвейер автозавода имени Лихачева, так и в запасные части.

Фото В. ХУХЛАЕВА.
(Фотохроника ТАСС).

Более четкая специализация производства будет проведена также на Московском карбюраторном заводе.

Специализация производства, а также автоматизация и механизация наиболее трудоемких работ в автомобильной промышленности значительно улучшат технико-экономические показатели работы заводов.

Московский городской совнархоз еще в 1958 году принял решение с переводом на комплексной автоматизации и механизации 27 предприятий и 139 отдельных цехов. Среди них такие предприятия, как автозавод имени Лихачева, 1-й подшипниковый и карбюраторный заводы, завод автотранкторного электрооборудования — АТЭ-2.

На заводе имени Лихачева в литейных цехах будет осуществлена полная автоматизация операций заготовки шихты, в кузнечном цехе — штамповка на механических ковочных прессах с применением скоростного безосигнелительного нагрева, в термических цехах — нитроцементация в безумфелных автоматизированных агрегатах с замкнутым циклом термообработки, а в механо-сборочных цехах объем металлообрабатывающего оборудования, работающего по автоматическому и полуавтоматическому циклу, возрастет до 90 процентов.

На Московском заводе малолитражных автомобилей количество автоматических линий увеличится с 10 до 28, конвейеров всех видов — вдвое, с общей длиной до 10 километров, а число станков-автоматов и полуавтоматов возрастет до 70 процентов.

Пять цехов-автоматов предусматривается создать на Первом подшипниковом заводе [ПЗ-1]. В этих цехах будет производиться 80 процентов подшипников. Наряду с этим здесь создается принципиально новая технология обработки. Так, заготовки колец карданных подшипников будут, например, производиться методом выдалкивания вместо изготовления их на токарных автоматах. Изготовление карданных подшипников выдавкой позволит не только увеличить коэффициент использования металла с 0,3 до 0,7, но и сэкономить его при выпуске 30 млн. подшипников около 4 000 тонн.

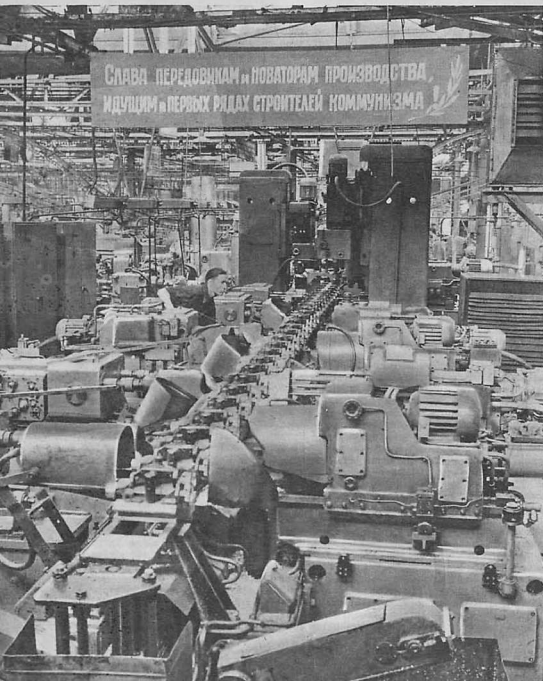
На заводе АТЭ-2 будут установлены 5 автоматизированных поточных линий, а также 59 специальных станков-автоматов и полуавтоматов. Увеличивается и длина заводских конвейеров и транспортеров.

Осуществление всех этих мероприятий позволит заводу к 1963 году увеличить выпуск катушек зажигания в 1,5 раза, а распределителей в 1,7 раза.

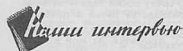
Московский карбюраторный завод в 1962 году удвоит выпуск карбюраторов, амортизаторов и бензонасосов.

В целом по заводам автомобильной промышленности совнархоза длина автоматических линий возрастет до 250 км, а транспортных и сборочных конвейеров — до 60 км.

Грандиозные задачи семилетнего плана выдвинуты XXI съездом партии, требуют неустанной борьбы за технический прогресс, в которую включаются все более широкие массы рабочих, служащих, инженеров и техников наших заводов. Самоотверженный творческий труд автомобилестроителей обеспечит качественное и досрочное выполнение планов производства автомобилей в семилетке.



АВТОМАТЫ В ЦЕХАХ ЗИЛ



— Алексей Георгиевич! Читатели журнала «За рулем» так же, как и всех трудящихся нашей страны, глубоко взволновали решения июньского Пленума ЦК КПСС, обсуждавшего вопрос об ускорении технического прогресса в промышленности и строительстве. Особенно их интересуют, разумеется, перспективы технического прогресса в автостроении. Вы участвовали в работе Пленума. Поделитесь, пожалуйста, своими впечатлениями.

— Вместе с рабочими нашего завода, наладчиком В. Антроповым и инженером А. Фатеевым, являющимся секретарем парткома завода, мне выпала высокая честь принять участие в работе Пленума ЦК КПСС. Пленум прошёл в обстановке исключительно высокой активности и большевистской деловитости; большое впечатление на меня произвела речь Н. С. Хрущева. Материалы и решения Пленума, отражающие жизненный интерес всего нашего советского народа, имеют поистине огромное значение для развития нашей отечественной социалистической промышленности по пути, указанному историческим XXI съездом КПСС. Намечены конкретные меры ускорения темпов технического прогресса, объявлена решительная борьба с консерватизмом, медлительностью и недооценкой задач по внедрению новой техники, разработан план неотложных первоочередных работ по комплексной механизации наиболее трудоёмких процессов во многих отраслях промышленности.

Пленум подчеркнул, что основным средством технического прогресса является комплексная механизация и автоматизация производства, имеющие не только экономическое, но и огромное социальное значение в борьбе нашего народа за построение коммунистического общества. Это потребует серьезной реконструкции и технического перевооружения действующих предприятий, внедрения новых технологических процессов, дальнейшего развития специализации и кооперирования в народном хозяйстве.

В какой мере все это гигантская программа работ коснется автозавода имени Лихачева?

— Наш завод — одно из предприятий, на которых в течение семилетия будут осуществлены новейшие схемы комплексной механизации и автоматизации производства. Такие «опорные» предприятия позволяют накопить опыт и облегчить выполнение общей программы работ по автоматизации во всей советской промышленности.

Беседа
с А. Г. КРЫЛОВЫМ, директором
автомобильного завода
имени И. А. Лихачева

Впрочем, и на Горьковском автозаводе взят курс на автоматизацию. Выступивший на Пленуме ЦК КПСС директор завода И. И. Кириллов сообщил, что там уже введены в эксплуатацию автоматическая линия сборки гидрослангов тормозов, автоматическая обработка картера рулевого управления, заканчиваются работы по созданию автоматических линий никелирования, профилированию ободьев колес, автоматизированию процессов штамповки и сборки радиаторов и т. д.

— Какие автоматические линии есть у вас на заводе?

— Сейчас в механосборочных цехах работают 9 автоматических линий. А будет их в 1965 году свыше 140. Иначе нам не выполнить задач, поставленных перед заводом в семилетке. Задачи эти очень сложные. Полностью обновляется выпускаемая нами продукция: в 1961 году с конвейера завода начнут складываться грузовики ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131 в различных модификациях. Количественный выпуск автомобилей должен быть увеличен к концу семилетия в полтора-два раза. И все это — одновременно с переходом на двухсменную работу (вместо трехсменной) и на семичасовой рабочий день. Ясно, что без серьезного технического перевооружения завода, без упорной, настойчивой борьбы всего коллектива за технический прогресс такая задача была бы невыполнима.

— Но, очевидно, будут соответственно расширены производственные площади завода, построены новые цехи?

— Нет, представьте себе, нет. Кроме расширения литейного и прессового цехов, строительная программа предусматривает лишь создание новых складов и расширение бытовых помещений. Иными словами, ничего серьезного мы строить не собираемся. Ключ к решению задач, повторю, — в автоматизации и механизации производства, в применении совершенной технологии, которая поможет снизить трудовые затраты на производство каждого выпускаемого автомобиля. Предполагается их снизить на 40 процентов.

— Замечательно! Какими же методами вы собираетесь этого добиться?

— Коллектив завода намечает генеральные направления технической реконструкции, которая охватит все звенья технологической цепи производства автомобилей — от изготовления заготовок до сборки и окончательной отделки выпускаемых машин. Сейчас разрабатывается детальный план внедрения новой



техники, комплексной механизации и автоматизации производства.

— Хотелось бы более подробно ознакомить читателей «За рулем» с этим планом.

— В основу его положено прежде всего стремление расширить фронт механизации и автоматизации на заводе. У нас, как и на других предприятиях, решались до сих пор лишь частные проблемы автоматизации отдельных операций; работы велись главным образом в основных металлообрабатывающих цехах. Между тем требуется комплексное решение и прежде всего механизация трудоёмких процессов также и в изготовительных и вспомогательных цехах. В постановлении июньского Пленума ЦК КПСС указывается, что в машиностроении первоочередным и неотложным делом является осуществление мероприятий по комплексной механизации таких трудоёмких процессов, как производство литых и поковок, транспортировка материалов, заготовок и изделий, сборочные и контрольные операции в крупносерийном производстве, слесарные и окрасочные работы. Руководствуясь этим постановлением, мы и избираем пути сокращения трудовых затрат.

— Что нового намечается в литейном и кузнечном производстве?

— В литейных цехах сейчас доля ручного труда достигает 75 процентов. К концу семилетия ручной труд здесь будет сведен до минимума. Мы намечаем установить автоматизированные агрегаты для ломки чугуна и литников, для дробления флюса. В цехах будут введены стандартные шихты. В землеприготовительных и плавильных отделениях будет проведена полная реконструкция оборудования для приготовления земли с постоянной влажностью, установлены автоматизированные загрузчики шихты полностью механизированно; плавка будет регулироваться

ближе и ближе, и, наконец, серебрястая пуля, которую оседлал отважный спортсмен, пролетает мимо судейского стола. 23 секунды понадобилось Новикову в первой попытке, чтобы пройти километровой отрезок. Но оказалось, что это слишком много.

Снова спортсмен возвращается на исходный рубеж и снова слышен нарастающий рокот моторов. В этот раз опять на линии старта пресекает световую линию точнейшего аппарата «Омега», который через 21,81 секунды фиксирует прохождение всего километра. Отличный результат! Но соответствует средней скорости 165 км/час и предыдущий результат. Значит, надо что-то еще половить дела. Нужно пройти с той же скоростью дистанцию в обратном направлении, потому что время высчитывается, как средняя результативность прохождения дистанции в обоих направлениях.

Новиков проходит дистанцию в обратном направлении медленнее, и, таким образом, вторая попытка оказывается также неудачной. Неумолимо точная «Омега» фиксирует время 24,83 секунды.

Интерес зрителей повышается до предела, даже судьи немного нервничают, и лишь главный герой этого события, зашедший на старт спортсмен А. Новиков сохраняет внешнее спокойствие. Ровным голосом говорит: он по телефону с исходного рубежа испробовал расстояние на третью (и последнюю) попытку.

Заезд разрешен. Новиков ложится «нижним» на своего серебрястого «коня», причет ноги в специально предусмотренных для них нишах и, слившись с машиной, снова набирает скорость.

21,67 секунды! Еще лучше, чем во второй попытке. Скорость — равна 165,137 км/час. Что теперь покажет прохождение дистанции в обратном направлении?

Мену ту утро уже вступило в свои права, и нашени анемометра завертели быстрее — сила ветра значительно возросла. Да и прелесть работы одно, как начинают колыхаться листья и травы...

И вот последний рывок. Почти «без шума» (т. е. не слышав работу датчика) проходит гоночный километр. Хотя мчится он гораздо быстрее, чем в прошлые времена, кажется, проходит еще больше.

Но контрольный аппарат «Омега» и главный хронометрист — спортивный мастер ОИА Б. Ф. Коновалов — не считают другое суждение. На табло машины появляется цифра 23,15, и секретарь судейской коллегии с явным удивлением записывает ее в протокол. Всесоюзный рекорд в классе мотоциклов с рабочим объемом до 75 см³ установлен. Рекордсмену — заслуженный мастер спорта СССР А. А. Новиков прошел на рекордно-гоночном мотоцикле своей конструкции («Н-100») дистанцию 1 км со стартом с хода в среднем за 22,41 секунды, что соответствует средней скорости 167,8 км/час.

На следующий день Новиков вступил на той же трассе в заезд со стартом с места и установил всесоюзный рекорд — 39,59 секунды, что соответствует 90,332 км/час.

Ю. КЛЕМАНОВ

не говоря уже о большой экономии металла (порядка 7000 тонн).

— Ясно. Это в заготовительных цехах. А в основных?

— Разрешите сказать об этом несколько позже. И вот почему. В постановлении Пленума ЦК КПСС, которое я уже цитировал, не случайно акцентируется внимание на механизации транспортировки материалов, заготовок и изделий. Заметьте, что в постановлении эта задача названа в числе первоочередных и неотложных, сразу после задачи автоматизации производства литья и поковок.

К нашему заводу это мудрое указание ЦК КПСС относится, на мой взгляд, еще больше, чем к другим. Дело в том, что на протяжении всего лет мы, заводская часть, проводили техническую реконструкцию и совершенствуем технологические процессы, оставляли почти без внимания транспортные процессы, способы перемещения грузов из цеха в цех, внутренней передачи деталей, удаления отходов и т. д. Эти способы совершенствовались очень мало. И здесь мы видим резервы получения большого экономического эффекта. Прежде всего мы намерены значительно часть электродов, тягачей, автомобилей и других средств внутренней транспортировки заменить конвейерами, увеличив долю грузов, перемещаемых конвейерами, с 4 до 32 процентов. В течение семилетки должно быть построено больше 30 километров толкающих конвейеров, из них более 1/3 будут составлять конвейеры с программным управлением и автоматическим адресованием грузов. Связь главного конвейера с основными цехами будет осуществляться межцеховыми конвейерами, причем на пути следования деталей предусматриваются необходимые накопители и склады, откуда детали должны подаваться на сборку автоматическим способом. Стружка из механических цехов будет удалаться подпольными конвейерами и поступать непосредственно на пункты брикетирования. В прессовом цехе отходы производства будут удаляться тоже по подпольным транспортерам непосредственно к пакетировочным прессам.

Механизация и автоматизация транспортных операций будут весьма способствовать внедрению прогрессивных технологических процессов, значительно облегчат труд и ускорят перемещение изделий внутри предприятия.

— Это очень хорошо. Но вернемся теперь к основным цехам.

— Большие перемены произойдут в течение семилетки в прессовом цехе завода. Здесь намечено прежде всего широко автоматизировать раскройно-заготовительные работы и перейти на ширококорпусную листовую сталь. В цехе будут установлены автоматизированные агрегаты раскройки рулона на заготовки и ленты, автоматические линии листовой штамповки и агрегаты с прессами различной мощности, оборудованные жесткой автоматизированной связью для передачи обрабатываемых изделий.

Изготовление крупногабаритных штамповок будет выделено в отдельное производство, причем здесь организуется прямой поток: от заготовительного агрегата на штамповочную линию, далее на склад штамповки и линию сборки. Операции окраски будут тоже автоматизированы. При этом мы хотим добиться,



Два всесоюзных рекорда А. Новикова

Середь дыма рассвета постепенно тает под первыми лучами солнца, и вскоре ровный лента шоссе становится видной на многих километры вперед. Но земля еще как бы не пробудилась от сна и лежит в немом оцепенении летней ночи — не шелестят трава у асфальта, не качаются верхушки деревьев, не шумит листва придорожных кустов. И лишь чуткий анемометр, установленный неподалеку от дороги, мягко и не спеша фиксирует колебания воздуха — спокойные ритмы предвещательного дыхания природы.

Это и есть самое лучшее время для заездов на боковые реновды. Будь то Сорт Флейк близ Бонневилля (США), или на автодроме «Юнда» в Италии, или на семидесяти километре Минского шоссе, близ Москвы — всюду люди стремятся использовать благоприятные спокойствие раннего утра, чтобы извлечь из машин максимум заложенных в них возможностей. Большинство из них — любители и юниоры многолетних реновдов скорости родились на заре, под первыми лучами восходящего солнца.

Тан было и на этот раз. В ночь с 18 на 19 июля 1959 года на 70-м километре Минского шоссе, когда отбегает рекордно-гоночный мотоцикл заслуженного мастера спорта А. А. Новикова разорвал тишину своим первышестым стрелком, без всякого для заезда на дистанцию 1 км со стартом с хода.

— Несмотря на раннюю пору, здесь, в районе соревнований, собралось довольно много любителей и энтузиастов автомобильного и мотоциклетного спорта. В стороне от дороги мы насчитали несколько десятков машин, владельцы и пассажиры которых не помаленьки жгли под выходящий день, чтобы пережить несильно волнующий секунд рождения новых реновдов. Они с нетерпением ждали начала заездов, и когда Новиков завел двигатель, высыпали из своих машин, образовав в непосредственной близости стола судейской коллегии.

Вот отсечена двигателя, послышался с исходного рубежа, раздается все

ся автоматически, с помощью приборов. Только для приготовления форм и стержней будет установлено 17 автоматических линий. Выбывшие устройства также будут автоматизированы, для очистки литья вводятся дробеструйные камеры и барабаны непрерывного действия.

Благодаря всему этому выпуск литья на одного производственного рабочего увеличился в среднем на 70 тонн, себестоимость каждой тонны литья значительно снизилась, в то же время и качество литья станет лучше, отливки будут изготавливаться более точно, с меньшими припусками металла на механическую обработку.

В кузнечных цехах завода паровые штамповочные молоты уступят место механическим прессам; уже одно это даст большую экономию времени, так как пресс делает за один рабочий такт все то, что на первых молотах требует нескольких ударов. Кроме того, заготовки получаются гораздо точнее, благодаря тому, что это — металл. На этом этапе, например, будет сэкономлено около 300 грамм металла, причем изготвление штампа будет отнимать всего 52 секунды. Замена молотов прессами, внедрение новой технологии и механизация транспортных процессов в цехе и пролетат дадут возможность снизить трудоемкость поковок на 40 процентов,

чтобы за работой многооперационных прессов наблюдали не люди, а надежные следящие устройства; иначе автоматизация не будет полной.

Но еще больше дела предстоит в области автоматизации сварочных работ в этом цехе. Товарищ Н. С. Хрущев на Пленуме ЦК КПСС справедливо указал, что сварочному производству принадлежит великое будущее и производство это должно быть хорошо организовано, на высоком техническом уровне. У нас на заводе в течение семилетки будет внедрено высокопроизводительное сварочное оборудование, организованное в автоматические и полуавтоматические сборочно-сварочные линии. В одном только прессовом корпусе появятся восемь линий для сборки и сварки кабин, бензобаков, глушителей, тормозных камер, воздушных баллонов, картеров и пр. Мы рассматриваем сварку как современный эффективный метод создания прочных деталей высокого качества. Эту сторону дела тоже подчеркнул в своей речи на Пленуме Н. С. Хрущев, рассказавший об испытаниях сварочных швов, проводившихся в институте Пентона.

— Скажите, пожалуйста, какой экономический эффект ожидается от всех этих мероприятий, например, в прессовом цехе?

— Достаточно сказать, что при значительно меньшем количестве рабочих цех будет делаться к концу семилетки за две смены на 40 процентов кабин больше, чем сейчас, при трехсменной работе. Годовая выработка на одного производственного рабочего возрастает на 39 тонн, сьем продукции с каждого квадратного метра площади прессового корпуса тоже увеличится.

Впрочем, рост производительности в прессовом цехе не столь уж показателен. От совершенствования термической обработки, например, мы ожидаем еще большего увеличения производительности труда, а именно — на 58 процентов. Здесь вместо загрузки цементации в муфельных печах будет внедрена газовая нитроцементация с законченным циклом в безумерных автоматизированных агрегатах, которые переводятся на бесконтактный нагрев; жидкостное цианирование заменится газовой нитроцементацией, значительно повышающей твердость деталей.

Но главное — это то, что для нагрева металла мы будем широко пользоваться токами высокой частоты: практика показала, что именно такой метод наиболее полно отвечает требованиям и условиям организации хорошо механизированного и автоматизированного производства.

— А какие произойдут перемены в механо-сборочных цехах? Вы сказали, что будет установлено свыше 140 автоматических линий?

— Да, и доля металлорежущих станков, работающих по автоматическому циклу, увеличится с 4,5 до 35 процентов. Но главное, что производительность этих станков значительно повысится благодаря усовершенствованию технологии изготовления заготовок и деталей, переходу на механическую обработку умещающихся, а в иных случаях детали вообще не будут требовать механической обработки.

— Какие детали будут обрабатываться на автоматических линиях?

— Фактически все крупные и средние детали двигателя и шасси, за исключением тех, разумеется, изготовление которых будет передано специализированным заводам — речь идет о поршнях, поршневых пальцах, толкателях, гильзах и прочих деталях. Это позволит нам сократить номенклатуру и сосредоточить внимание на основных деталях. Детали, представляющие собой тага арешки, т. е. колечные валы, шестерни, валы коробки передач и другие, будут обрабатываться на автоматических линиях с гибкой транспортной связью. Трудоемкость обработки коленчатого вала, например, снизится по сравнению с сегодняшним днем на 100 минут, комплекты шатунов на 39 минут.

Сейчас на обработку блока цилиндров двигателя автомобиля ЗИЛ-130 затрачивается 111 минут. Стопятидесятисильный V-образный двигатель грузовика ЗИЛ-130 значительно сложнее по конструкции, а его обработка будет отнимать в конце семилетки всего 45 минут.

— Скажите, пожалуйста, какими же путями будет достигнута вся эта техническая реконструкция завода? Ведь речь идет о предпрятии с давно сложившейся структурой, традициями, опытом работы. Потребуется, очевидно, и серьезная перестройка управления производством, его организации, планирования?

— Да, конечно, создание образцового завода с высокой степенью механизации и автоматизации — не простое дело. Оно потребует и больших средств, которые, правда, очень быстро окупятся, и, главное, огромной организаторской работы. Сейчас этим заняты технологи и конструкторы, планировщики и экономисты. Разумеется, много зависит не только от нас, а от ряда смежных предприятий и заводов совнархоза, которые нам окажут поддержку; от металлургов, которые должны будут своевременно поставлять высококачественные стали, широкоуrollную ленту и калиброванный прокат; от станкостроителей, на которых мы надемся в подготовке нового высокопроизводительного металлорежущего оборудования. Но и на самом заводе есть богатые возможности создания средств механизации и автоматизации.

Очень усиливается экспериментальная база конструкторского отдела завода. Большинство контрольных операций и здесь будет автоматизировано, многие цехи и участки укрупнены, групповыми выполняются пути внедрения скользящих конвейеров и автоматизация межоперационного транспорта деталей. Все это позволит улучшить систему оперативного планирования производства, выведет много обслуживающего персонала. Сотни людей, занятых сейчас на учетных операциях и плановых расчетах, также перейдут на более производительный труд. Многог замкнет электронный вычислительный машинный центр, с помощью которой значительно облегчится управление производством.

Все наши мыслимы направлены сейчас на выполнение решений Пленума Центрального Комитета нашей славной Коммунистической партии, на превращение автозавода имени Лихачева в образцовое механизированное и автоматизированное предприятие. Многоотрасльный коллектив завода с честью справится с этой задачей, реализует сложные задания семилетнего плана и внесет этим свой достойный вклад в создание материально-технической базы коммунизма.



Единый „талон предупреждений“

Министерством внутренних дел Союза ССР отменена действовавшая до сих пор система выдачи транспортных и водительских удостоверений (№№ 1, 2 и 3) и введен единый «талон предупреждений», устанавливающий образцы. Он служит для отметок о предупреждениях за нарушения правил движения, допускаемые водителями, и дает право на управление транспортными средствами на срок не более 15 дней в случаях изъятия водительского удостоверения, когда не требуется немедленного отстранения водителя от управления транспортном.

Отметки о предупреждениях комоместом круглой формы могут производиться только по строго определенным нарушениям правил движения, представляющие особую опасность для движения. Перечень таких нарушений указан на оборотной стороне «талона предупреждения». Естественно, что в этот перечень не входят такие нарушения, за совершение которых предусмотрено наказание в виде лишения правосубъекции полагается более суровое наказание, например за управление транспортном в нетрезвом состоянии, наезд на пешехода или аварию.

Треугольные просочки о налагаемых на водителей штрафах отменяются. Гражданин, получающий удостоверение на право управления транспортными средствами впервые, записку «талон предупреждений» выдается вместе с удостоверением на право управления. Замена талона № 1, 2 и 3 на «талон предупреждений» производится при нарушении водителем правил движения или по истечении сроков, установленных для замены талона № 2 и № 3 на талон № 1. Водители, имеющие талоны № 1 и не допущенные к управлению транспортными средствами, сохраняют и могут работать с ними неограниченное количество времени.

При наличии трех отметок на «талоне предупреждений» и при последующем нарушении в течение одного года, т. е. последние девять месяцев, срок действия удостоверения изымается, о чем производится запись в «талоне предупреждений» и в автоматизированной базе операционного транспорта деталей. Все это позволит улучшить систему оперативного планирования производства, выведет много обслуживающего персонала. Сотни людей, занятых сейчас на учетных операциях и плановых расчетах, также перейдут на более производительный труд. Многог замкнет электронный вычислительный машинный центр, с помощью которой значительно облегчится управление производством.

Проверки знаний правил движения водителями и выдачи после этого новых «талон предупреждений» будут производиться эквивалентными комиссиями ГАИ МВД союзных и автономных республик, УВД краев и областей, управлений милиции городов, а в сельских районах — специальными комиссиями ГАИ для этой цели комиссиями при районных органах милиции.

После двукратной выдачи водителю нового «талона предупреждения» (не считая выдачи его вместе с водительским удостоверением) и при последующем изъятии у него водительского удостоверения в течение последних двух лет комиссия ГАИ имеет право отстранить водителя от управления транспортными средствами.

И. ХРАПОВ,
старший госавтоинспектор
ГАИ ГУМ МВД СССР.

«ЦК КПСС одобряет инициативу работников автотранспорта Москвы и уверен, что эти обязательства будут с честью выполнены».

Из постановления ЦК КПСС от 1 июля 1959 г.

РАБОТАТЬ ПО-

Обязательства

МОСКВИЧИ РЕШИЛИ:

И. ГОБЕРМАН,
начальник Главмосавтогтранса
Москоропсломона

ПЕРЕВОЗИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО К ПЛАНУ ЕЖЕГОДНО 12 МИЛЛИОНОВ ТОНН ГРУЗОВ БЕЗ УВЕЛИЧЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ПАРКА.

НА ГОД РАНЬШЕ СРОКА ДОСТИЧЬ ОБЪЕМА ПЕРЕВОЗОК, ЗАПЛАНИРОВАННОГО НА КОНЕЦ СЕМИЛЕТКИ.

ПО СРАВНЕНИЮ С ПЛАНОМ НА 1956 ГОД СНИЗИТЬ СЕБЕСТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА 7,5 ПРОЦЕНТА.

ВЫСВОБОДИТЬ 3 000 АВТОМОБИЛЕЙ И ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПОЛУЧЕНИЯ ЕЩЕ 3 000 НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.

УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ МЕЖДУГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 6 РАЗ.

Сознавая важность значительного увеличения объема перевозок народнохозяйственных грузов автомобильным транспортом для досрочного выполнения семилетнего плана, коллектив Главмосавтогтранса принял на себя дополнительные социальные обязательства по повышению производительности работы грузовых автомобилей. Эти обязательства были одобрены постановлением ЦК КПСС.

Обязательства, которые взял на себя коллектив московских автотранспортников, познаники в автобусах, они подкреплены результатами новаторского труда шоферов, инженеров и техников. В чем же состоит то главное в нашей работе, что позволило нам взять на себя эти серьезные обязательства?

Основным условием успешной работы автомобильного транспорта является широкое применение централизованных перевозок. Достаточно сказать, что сейчас около 80 процентов всего грузооборота Главмосавтогтрансом осуществляется по этому методу. Мы стараемся большинство грузов перевозить по товарно-транспортным документам, по фактическому весу. Широкое распространение получило в Главмосавтогтрансе обслуживание по так называемой часовой оплате, главным образом мелкопартийных грузов.

Все это позволило нам еще в 1957 и 1958 годах резко поднять производительность автомобилей, справиться с возросшим объемом перевозок. Но перед нами встал не менее важный вопрос — в Москве, как, впрочем, и в других больших городах, имелось огромное количество мелких, нерентабельных автохозяйств. Каждая из организаций непременно хотела иметь «свою» автобазу. Было ясно, что без ликвидации этих карликовых гаражей и создания на их основе крупных современных автохозяйств нечего и думать о повсеместном применении новых, передовых методов труда.

К началу развертывания централизованных перевозок в Москве было 4534 автохозяйства, к 1959 году их осталось 1312, а в 1959 году в столице будет ликвидировано не менее 800 автохозяйств. Таким образом, в этом году будет в основном завершена работа по полной ликвидации мелких и средних ведомственных хозяйств и не менее 70 процентов всего автомобильного парка Москвы будет сосредоточено в системе транспорта общего пользования Главмосавтогтранса.

Практика организации крупных автомобильных хозяйств показала, что если раньше мы считали рентабельным хозяйство в среднем на 300 автомобилей, то за последнее время жизнь подтвердила правильность создания более крупных хозяйств. Так, например, у нас есть хозяйство на 1100 автомобилей и несколько хозяйств в 600—700 автомобилей, подтверждающих свою жизнеспособность и высокую экономическую эффективность.

Основная задача, которую мы ставим перед собой, — это повышение производительности автомобилей за счет повышения режима работы каждого автомобиля и широкого использования двухосных прицепов и тягачей с 2—3 полуприцепами по так называемой маятниковой системе работы. За последнее время, особенно в 1959 году, по этой системе уже работает более 250 тягачей, что на перевозках леса, металла, кирпича и других строительных материалов повысило производительность работы автомобиля до 200 процентов. Хорошие результаты достигнуты также и на разгрузке Московского железнодорожного узла прежде всего за счет использования полуприцепов, оставленных на товарных станциях для разгрузки.

Всем известно, какое гигантское строительство ведется в Москве. 87 процентов всех материалов на стройки доставляются Главмосавтогтрансом. Коллективы автомобильных хозяйств все время совершенствуют централизованные перевозки строительных грузов, внедряют все более прогрессивные формы. Так,

в содружестве со строителями родился и применяется метод монтажа зданий «с колес», при котором строительные материалы, привезенные на стройку, минуя склад, идут прямо в дело.

Дало большую экономию времени, снизило себестоимость транспортных расходов и сокращение перевалочных операций. Благодаря организации комбинированных бригад (экскаваторщики и водители самосвалов) значительно выросла производительность автомобилей, вывозящих грунт из котлованов. В 1958 году этим методом было вывезено 40 процентов грунта со строек Главмосавтогтранса.

В течение последних лет непрерывно совершенствовались централизованные перевозки торговых грузов. Так, например, до 1956 года коэффициент выпуска автомобиля на линию в автобазе Управления торгового транспорта составлял 0,783, использование тоннажа — 0,78, среднесуточный пробег — 101,6 процента, суточная выработка на одну спускную автомашину (в тонна-километрах) — 146,3.

В 1958 году Управление торгового транспорта вошло в систему Главмосавтогтранса. Коэффициент выпуска автомобилей на линию составил 0,815 (104,1 процента к 1956 году), использование тоннажа соответственно возросло на 11 процентов, суточный пробег — на 7,3 процента, а выработка в тоннах на 1 машина-день увеличилась на 8,2 процента и в тонна-километрах — на 25,7 процента.

В настоящее время в Москве все продовольственные и промышленные товары в торговую сеть и предприятия общественного питания завозятся централизованно. Перевозками обслуживаются более 700 столовых, 2000 их филиалов и буфетов, свыше 645 школьных буфетов, а также детские сады и ясли. За счет внедрения специализированных машин с закрытыми кузовами значительно улучшилась культура перевозок.

Большой ущерб народному хозяйству причиняет недостаточная загрузка автомобилей. Сейчас в Главмосавтогтрансе имеется много малотоннажных автомобилей. Это позволило не только снизить стоимость перевозок, но и резко повысить культуру обслуживания населения, увеличить объем доставки товаров на дом через столы заказов.

Осуществление четкой и бесперебойной работы автотранспорта по обслуживанию централизованных перевозками грузов промышленности, строительства, торговли и населения столицы во многом зависит от внедрения и всемерного развития комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ. Применение погрузочно-разгрузоч-

КОММУНИСТИЧЕСКИ

автотранспортников столицы

ных механизмов высвободит от тяжелого ручного труда сотни рабочих и сократит накладные расходы на несколько миллионов рублей.

Опыт показал, что применение автокранов снижает себестоимость переработки одной тонны груза против ручного труда на 1 руб. 52 коп., а производительность труда при этом увеличивается в 4 раза. Вот почему для дальнейшего улучшения организации погрузочно-разгрузочных работ в г. Москве в составе Главмосавтотранса создается Управление механизации и производства погрузочно-разгрузочных работ. Создание такого управления обеспечит более производительное использование погрузочно-разгрузочных машин и механизмов, ликвидирует тяжелый ручной труд, резко сократит простой автотранспорта.

С конца 1957 года получили развитие междугородные централизованные перевозки, объем которых в первом полугодии 1959 года был уже в 3,5 раза больше, чем в первом полугодии 1958, и составил 79 тыс. тонн. Этими перевозками охвачены почти все дороги московского транспортного узла. Эту важную работу мы проводим в сотрудничестве с областными автотрестами и управлениями других областей.

Организация междугородних централизованных перевозок дала возмож-

ность максимально использовать как пробег, так и вместимость автомобиля, что обеспечило значительное снижение себестоимости на этих перевозках, благодаря чему тарифы на них были установлены на 20 процентов ниже, чем на обычные перевозки.

В этом году коллектив Главмосавтотранса стремится полностью охватить перевозки всех грузов с железнодорожных станций, речных портов и аэродромов. Пока удельный вес наших перевозок составляет здесь только 93 процента (ввоз и вывоз). Развиваются наши деловые отношения с предприятиями и организациями Московского городского совнархоза. В настоящее время удельный вес автохозяйства Главмосавтотранса в перевозках совнархоза составляет только 35 процентов, но в ближайшее время он резко возрастет.

Широкое развитие в Главмосавтотрансе получило транспортно-экспедиционное обслуживание населения и иностранных туристов. Созданная в настоящее время узловая контора транспортно-экспедиционных агентов (Мосстрансагентство) создает необходимые удобства по обслуживанию организаций и населения города Москвы.

Кроме уже существующего на площади Революции агентства, в ближайшее время будут открыты новые в Юго-За-

падном, Сталинском и других районах Москвы, где можно будет приобрести билет на самолет (причем автобус доставит вас прямо на летное поле, минуя аэровокзал), билет на суда Черноморского флота, оформить документы на отправку вещей по железной дороге с упаковкой их на дому в определенный день и час, заказать транспорт для переезда с квартиры на квартиру или на дачу.

Исторические решения XXI съезда КПСС и июньского Пленума ЦК КПСС вдохновили автотранспортников столицы на новые трудовые подвиги. Творческая инициатива коллектива способствует выявлению новых резервов повышения производительности работы автомобилей и выполнению в более короткие сроки заданий семилетнего плана по грузовым автомобильным перевозкам. За счет значительного повышения производительности труда сокращается потребность в автомобилях. Это позволит нам объем перевозок, запланированный на 1965 год, выполнить в 1964 году, высвободив при этом 6000 автомобилей, снизить себестоимость перевозок на 7,5 процента против уровня, запланированного на 1965 год, и тем самым выполнить обязательства, взятые Главмосавтотрансом, оправдать доверие партии и народа.

Централизованные перевозки — основная задача, выполняемая автобазой № 6 Моспромтранса. Ежедневно десятки автомобилей уходят отсюда с грузами в различные города Советского Союза.
На с и м к е: автофурыго на пути в Ленинград.





Мотоциклисты

Недавно по поезду в Китайскую Народную Республику, отмечающую 10-летие со дня своего провозглашения, возвратилась большая группа советских мотоциклистов. Мы попросили члена делегации поделиться своими впечатлениями о пребывании в великой братской стране.

В этом номере публикуются статьи руководителя делегации Н. Телегина и членами СССР по мотоциклу Б. Панферова. В следующем номере журнала будут помещены заметки заслуженного мастера спорта А. Силигина и мастера спорта Н. Михайлова.

МОЛОДОЙ СПОРТ ВЕЛИКОЙ СТРАНЫ

Наш Ту-104 приземлился на пекинском аэродроме, и мы, еще не успев ступить на землю, попадаем в обстановку сердечности и дружбы. Мы — это группа советских мотоциклистов, приглашенных в Китай Народным оборонно-спортивным обществом КНР, или, как его сокращенно называют, НОСО.

Среди встречающихся и наши старые знакомые — участники международных соревнований в Москве и Ленинграде Чжан Хуа-тан, Пан Чжи-цзе, Фан Вань-хай.

По дороге в гостиницу узнаем: в Пекин съехались мотоциклисты со всех 24 китайских провинций — более ста человек. Нам предстоит поделиться с ними опытом тренировок и подготовки техники, выступить в товарищеских соревнованиях.

Двадцать пять дней провели мы среди китайских товарищей, испытывая все это время чувство большого душевного подъема. Радужные хозяева познакомили нас с жизнью своей страны.

Надо знать недавнее прошлое Китая, чтобы по-настоящему оценить все новое, что встречается здесь на каждом шагу. Одним из ярких проявлений этого нового является приобщение многих миллионов трудящихся к занятиям физической культурой и спортом. Особенно поразили нас размах и развитие мотоциклетного спорта в стране.

Китайцы называют мотоцикл «железным конем». Он пришел сюда вместе с Народно-освободительной армией.

В Китае сейчас ведется огромное строительство — сооружаются сотни заводов, фабрик, электростанций, широкое кооперативное движение охватило деревню. Это требует огромных затрат. И все же государство находит средства на развитие мотоциклетного спорта.

Китайская промышленность наладила выпуск мотоциклов. Большое количество машин закупается в Чехословакии, СССР, Венгрии и других странах. Это создает самые широкие возможности для овладения мототехникой.

Руководит мотоциклетным спортом Народное оборонно-спортивное общество. Оно имеет свои низовые организации — комитеты — на всех предприятиях, в народных коммунах, учебных заведениях. Комитеты, представляющие собой основу НОСО, отвечают за развитие всех военно-прикладных видов спорта, в том числе и мотоциклетного.

Председатель Народного оборонно-спортивного общества генерал Ли Да предоставил нам возможность ознакомиться с работой низовых организаций НОСО на радиодальности и Шиданшаньском мотортурбинном заводе, в Пекинском университете и Горном институте, в коммуне «Синличунь» под Тяньцзинем, на текстильной фабрике и авторемонтном заводе.

И везде мы встречали молодежь, любящую и знающую мотоциклетный спорт.

Товарищ Мао Дзэ-дун несколько лет назад выразил от имени Коммунистической партии три пожелания молодежи, которые известны в Китае под названием «Три хороших»: хорошо заниматься физически, хорошо трудиться и хорошо учиться. Народное оборонно-спортивное общество помогает молодежи превратить эти пожелания в жизнь.

Мотоциклетные секции комитетов НОСО организуют обучение мотоциклистов, начиная с первоначального курса вождения и кончая подготовкой разрядников. Из лучших мотоциклистов секции формируются команды, которые выступают на различных соревнованиях.

Наиболее крупные первичные организации НОСО регулярно проводят свои внутренние соревнования, спартакиады, показательные выступления мотоспортсменов.

Знакомясь с работой комитетов НОСО, мы обратили внимание на то, что, как правило, каждая низовая организация имеет для тренировочных занятий специальную стадию с искусственными препятствиями в виде яров, земляных валив, трамплинов, мостов и др.

Большое впечатление произвело на

нас посещение радиодальности завода. Комитет НОСО на этом предприятии — один из лучших в Пекине.

На заводе мы задержались до конца дневной смены. После сигнала, возвестившего о конце рабочего дня, многие юноши и девушки направились в заводской Дворец спорта, на спортивные площадки. Мы последовали за ними.

На занятиях мотоциклетной секции было более 20 спортсменов на машинах разных классов. Программа тренировки включала езду с преодолением искусственных препятствий — яров, трамплинов и др., езду по кругу с акробатическими номерами. По команде тренера мотоциклисты вставали ногой на сиденье и, выткнув вверх другую ногу, продолжали двигаться. Еще одно упражнение заключалось в том, что мотоциклист должен был встать машину, присев на подножке. Спортсмены на трехколесных мотоциклах разучивали интересный номер: в резко наклонном положении мотоцикла колясочник на ходу должен снять колесо с коляски и затем быстро поставить его на место.

Мы подошли к руководителю занятий. Разговорился. Общественный тренер Ван Бао-лан — лучшая мотоспортсменка завода и одна из сильнейших в Китае. Она победительница в соревнованиях по кроссу среди стиличных гонщиц, второй призер первенства страны.

В другой низовой организации НОСО — Горного института — нам показали большой список студентов, изучающих устройство мотоцикла. Неплыв в мотоциклетному секции так велики, что принимают ту же только наиболее успешных. В яву созданы все условия, чтобы мотоциклетный спорт был массовым. Силами общественности построены учебные классы и мастерские. На территории института сооружен мотодром, где проводятся регулярные тренировки.

Как мы убедились, одним из главных условий широкого развития моторспорта в Китае является наличие достаточного количества техники в комитетах НОСО. Председатель Народного оборонно-спортивного общества Пекина т. Ло Вен-фан, с которым мы имели продолжительную беседу, рассказал, что поступающая в Общество техника в основном направляется в низовые организации.

Автомоботоклубы готовят кандидатов инструкторов и тренеров-общественников, готовят спортсменов к получению спортивных разрядов — юношеского, третьего, второго, первого и мастера спорта. Сборные команды городов и провинций,



нашего Китая

формируемые из лучших мотогонщиков коллективов предприятий и вузов, тренируются в автотомоциклах. Здесь же подготавливают и судей-общественников по автотомоторту. Высшее судейское звание — судья республики, затем — первой, второй и третьей категории. Всем спортсменам-разрядникам и судьям выдаются соответствующие удостоверения и значки.

Мы осмотрели также Центральный автотомоциклуб, расположенный в Пекине. Соборное здание с асфальтированной площадкой в середине, гараж, просторные классы. Неподдалеку — орошаемое земляное поле, где обучают вождению. Условия для занятий — самые благоприятные. Правда, еще не хватает оборудования для мастерских и учебных классов, но оно постепенно приобретает.

Автотомоциклубы созданы во всех провинциях и в крупных городах КНР.

Не будет преувеличением сказать, что мотоциклетный спорт в Китае стал одним из любимых. В октябре, когда страна будет отмечать 10-летие Китайской Народной Республики, состоится Всекитайская спартакиада. В программу ее включены соревнования по 42 видам спорта, в том числе и военно-прикладным: парашютному, мотоциклетному, стрелковому, радио, морскому и авиационному моделизму.

В Китае в основном культивируются кроссы и шоссейные кольцевые гонки. По этим видам соревнований разыгрываются первенства городов, провинций и республики. Мы присутствовали на кроссе мотоциклистов Народной-освободительной армии Китая. Никто из нас не ожидал увидеть такую сложную трассу со множеством холмов, крутых подъемов и спусков. Армейские гонщики смело и уверенно преодолевали препятствия.

Правила соревнований здесь несколько отличаются от наших, особенно это касается порядка старта. Спортсмены стоят в трех метрах от стартовой линии, а мотоциклы в это время держат представители судейской коллегии. По команде судьи на старте гонщики группами по 6—8 человек подбегают к мотоциклам, заводят их и стартуют. Такие старты дают через каждые 20—30 секунд, в каждом классе мотоциклистов.

Во Всекитайской спартакиаде должны участвовать команды мотоциклистов 24 провинций, а также Пекина, Шанхая и Народной-освободительной армии. Каждая команда будет состоять из спортсменов, выступающих на мотоциклах трех классов.

Чтобы лучше подготовиться к этому крупнейшему мотоциклетному соревнованию, руководители НОСО устроили сбор тренеров, механиков и ведущих спортсменов. В работе этого сбора приняла участие и группа советских спортсменов.

С механиками проводили занятия заслуженный мастер спорта А. Силикин и

мастер спорта Н. Михайлов. Занятиями тренеров и спортсменов руководил мастер спорта В. Лукин и заслуженный мастер спорта В. Кулаков. Спортсмены Б. Панферов, А. Савельев, А. Платыч, А. Леонов и П. Нежутин показывали китайским гонщикам приемы вождения мотоциклов в сложных условиях.

После каждого дня подвигались итоги. И всякий раз китайские товарищи от души благодарили нас за оказанную помощь. В том, что наши старания привели к плодам, мы убедились на совместных выступлениях, в которых китайские спортсмены показали хорошие результаты. Об этих выступлениях следует сказать особо.

Первое такое выступление состоялось 10 мая на Наньюанском аэродроме в районе Пекина. Здесь была сделана импровизированная шоссейно-кольцевая трасса со многими поворотами.

Несмотря на то, что из Пекина до аэродрома нужно ехать 20 километров, посмотреть соревнования собралось более 20 тысяч зрителей. Они бурно приветствовали советских гонщиков. На соревнованиях присутствовал заместитель премьера Государственного совета КНР товарищ Бо Ти-бо и председатель НОСО товарищ Ли Да. Вызывая стартовали все наши гонщики, затем — китайские спортсмены.

Большой интерес у местных любителей моторспорта вызвало выступление заслуженного мастера спорта В. Кулакова и мастера спорта В. Платыча на специальных спортивных мотоциклах Ирбитского завода (с обтекателями класс до 500 см³).

Отличный результат в гонках показал мастер спорта Б. Панферов. На мотоцикле в классе 125 см³ он достиг более высокой скорости, чем все участники на мотоциклах 175 см³ и 250 см³.

Второе наше выступление было по кроссу, и состоялось оно в районе Ланюанш, в 25 км от Пекина. В нем участвовали 6 советских и 30 китайских кроссистов. Трасса длиной 48 км проходила по каменистому грунту и сыпучему песку и имела большое количество подъемов и спусков.

Наши спортсмены финишировали первыми, но борьба на дистанции в ряде случаев была очень острой. Достаточно сказать, что китайский спортсмен Не Цзинь-тин на мотоцикле «Яван» в классе 350 см³ пришел финиш в тольях на 12 секунд позже П. Нежутина. Кроссменами высокого класса показали себя также Мао Цзя-цю и Не Дин-дэн.

Среди зрителей был председатель Постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей товарищ Чжу Дэ. После окончания соревнования т. Чжу Дэ поздравил советских спортсменов с хорошим выступлением.

Третья и последняя наша встреча проходила в Тяньцзинь, где в ближайшее время начнется строительство мотоциклетного завода.

Трасса шоссейной кольцевой гонки проходила по аэродрому. Как и на первых соревнованиях, лучше всего в своих классах машин показали В. Платыч и Б. Панферов. На мотоциклах 350 см³ нашим спортсменом А. Леонову и П. Нежутину пришлось вести упорную борьбу с гонщиками КНР.

Во время пребывания в Китае советские мотоциклисты постоянно ощущали внимание и заботу. Китайские газеты посвятили ряд статей и отчетов выступлениям наших спортсменов.

Поездка в Китайскую Народную Республику оставила незабываемое впечатление. Она еще больше укрепила дружбу между спортсменами великих братских народов.

Н. ТЕЛЕГИН,
руководитель делегации.

Председатель постоянного комитета Всекитайского собрания народных представителей тов. Чжу Дэ и кто справа с увеличением следили за выступлениями советских и китайских спортсменов.



Мастер спорта В. Лукин показывает, как лучше брать старт.



Заслуженный мастер спорта А. Силикин среди китайских спортсменов.



„УЧЕНИК ПРЕВЗОШЕЛ УЧИТЕЛЯ..“

Стояла 35-градусная жара. Ветер гнал тучи пыли. Чтобы спастись от нее, пекники закрывали рот марлевой повязкой. Такие повязки были и у двух совсем юных шоферов, которые, сменяя друг друга, вели наш автобус из Пекина к месту всекитайского сбора мотоциклистов.

— Почему два водителя? — поинтересовались мы.

Переводчик товарищ Ли объяснил, что шоферы только окончили курсы. Для них это и практика и первая работа. А вдвоем вести автобус легче.

В Китае много автомобилей, и число их неуклонно увеличивается. С конвейера одного только Чанчуньского завода каждый день сходят десятки автомобилей. И сейчас ощущается острая нужда в шоферах. В ответ на призыв Коммунистической партии Китая — овладеть техникой тысячи юношей и девушек начали изучать автомобиль.

Осторожно обогнав велосипедистов и пешеходов, наш автобус вырвался на дорогу, которая вела к палаточному лагерю мотоциклистов.

С той минуты, как мы оказались в окружении китайских товарищей, как-то сразу забылась жара и перестал ощущаться горьковатый вкус пыли. Мы едва успевали отвечать на вопросы.

Невысокая девушка, слегка смущаясь, спросила о Наде Шарановой и Нине Суевой — моих товарищах по Высшей школе тренеров. Лю Хе-ли — так звали девушку — познакомилась с нашими спортсменками на соревнованиях в Ленинграде и очень дорожит этой дружбой.

На следующий день начался совместная подготовка к шоссейной кольцевой гонке, и я снова увидел Лю Хе-ли. Она была чем-то расстроена.

Девушка показала мне на свой мотоцикл и развела руками. Это был К-55

С-1-Ш (125 см³) первых выпусков. Не стоило большого труда на слух определить, что отгорало спортсмену: вышел из строя кулачок прерывателя магнето. Что делать? Завтра гонка, но на таком мотоцикле выступать нельзя. Лю ждала моего совета.

Выход был один: я привез запасной двигатель и с него решил снять кулачок прерывателя.

Назавтра, с самого утра, я принялся за мотоцикл Лю Хе-ли. Нужно было не только сменить кулачок, но и отрегулировать машину, а это требовало немало времени. Группа спортсменов плотным кольцом окружила меня, пристально наблюдая за тем, что я делаю. В тот день, как и во все последующие, я не без волнения замечал, с каким огромным интересом и вниманием следят за моей работой, и нашими объяснениями китайские товарищи.

Лю Хе-ли заметно волновалась, однако, как выяснилось, не за свою машину, а за меня. Оставалось подчас до официального открытия соревнований, а я еще не подошел к своему мотоциклу, которого не видел с Москвы. Лю Хе-ли несколько раз через переводчика предлагала мне явля к своей машине, но я не мог оставить начатое дело.

Когда отрегулированный «ковровец» легко взял с места, поехал по дорожке, раздалось радостное «Хао!». Это было первое китайское слово, которое я запомнил, и означало оно «хорошо».

Буквально через несколько минут начались соревнования. Лю Хе-ли не только заняла первое место среди женщин, но и опередила почти всех мужчин, выступавших в классе машин до 175 см³. В двух других соревнованиях девушка также была первой.

Недалго до моего отъезда из Китая Лю подошла ко мне и вручила небольшой сувенир:

— Это от меня подарок твоей жене. Скажи: от китайского друга.

— Хао, хао! — ответил я, и мы расстались.

Когда китайские товарищи первый раз увидели езду наших мотоциклов малейший К-55, они решили, что приехали девушки. Оказывается, в Китае мужчины не выступают в классе мотоциклов до 125 см³, считая их недостаточно мощными.

Механики А. Силкин и Н. Михайлов показали, как можно повысить мощность такой машины. Мы же с Анатолием Савельевым продемонстрировали нашим друзьям, что К-55 вполне «мужская» машина, способная брать сложные кроссовые препятствия и развивать высокую скорость.

Каждый советский спортсмен был прикляк к группе китайских гонок в 20 человек и отработывал с ними отдельные элементы кроссовых и шоссейных гонок.

Несколько лет я работаю тренером, но никогда еще не встречал столь восприимчивых ко всему новому учеников. Когда рассказываешь, двадцать пар глаз внимательно смотрят на тебя, начинают говорить переводчик — и двадцать голов склоняются над тетрадями. Если же случайно не оказываются бумаги, пишут прямо на ладонях.

Часто приходится обходиться без переводчика (их не хватало), и надо сказать, мы отлично понимали друг друга. Здесь помогало все — и жесты, и словарь, и земля, на которой я чертил какую-нибудь схему, а главное выучило то, что называю «практическим показом». Китайская пословица говорит: «Лучше один раз посмотреть, чем сто раз услышать».

С восхищением и искренней любовью удивлением смотрели спортсмены, как мы вели мотоцикл в крутую гору и спустились с нее. Особенное одобрение вызывал прыжок с трамплина. Китайские гонщики переждали его как бы переваливаясь, а мы — прыгали. Каждый такой прыжок сопровождался одобрительными возгласами.

Но самое ценное заключалось в том, что гонщики сразу же пытались повторить уроч, проделав то, что увидели.

На многочисленных примерах мы с радостью убеждались, с какой жаждой и упорством перенимают китайцы наш опыт. Во время кросса многие китайские спортсмены при езде по песку, подьеме с крутым поворотом, преодолении трамплина уже пользовались теми приемами, которые мы демонстрировали.

Трудно сказать, кто был больше рад — мы или наши друзья, когда в заключительной шоссейной кольцевой гонке (в Тяньцзинь) лучшее время в классе мотоциклов 350 см³ показал китайский спортсмен Не Цзин-тин, опередивший А. Леонова и П. Нежугина. В Китае в таких случаях говорят: «Ученик превзошел учителя, а успех превзошел ожидания».

Мотоциклетный спорт в Китае, я в этом глубоко убежден, уже в ближайшие годы сделает большие успехи.

Б. ПАНФЕРОВ,
мастер спорта, чемпион
и рекордсмен СССР.

Б. Панферов проводит занятия с китайскими мотоциклистами.



ЗА МАССОВЫЙ АВТОМОДЕЛЬНЫЙ СПОРТ

Автомодельный спорт сравнительно молод, и поэтому недавно созданному оргбюро секции Центрального автомотоклуба ДОСААФ СССР пришлось начинать свою деятельность, как говорится, с азов.

Прежде всего потребовалось ввести единую систему типов и размеров автомоделей, допускаемых к соревнованиям, разработать технические требования к ним. До последнего времени, когда автомоделизм еще нельзя было назвать спортом, а постройкой моделей занимались лишь отдельные энтузиасты, существовало множество наименований типов моделей, которые трудно было строго разграничить. Все это вносило путаницу, осложняя проведение соревнований.

Взяв за основу двигатель, секция утвердила четыре основных типа моделей: с резиновым, электрическим двигателями, радиоуправляемые и с двигателями внутреннего сгорания. Причем только последний тип моделей делится на две группы: гоночные и полумастерские. Картины правилым предусматривалось, что модель с электродвигателем проходила ходовые испытания на специальной беговой дорожке с радиусом, меньшим по сравнению с дорожкой, где испытывались модели с двигателями внутреннего сгорания. Это удорожало постройку кортов. Опыт показал, что соревнования моделей с электродвигателями можно проводить на общей дорожке. Сейчас это зафиксировано в новых правилах.

Учитывая, что автомоделизм — не только спорт, но и вид технического творчества, секция разработала шкалу оценки моделей на техническом осмотре (кроме гоночных). Теперь результат спортсмена, участвующего в соревнованиях, складывается из двух показателей: технического осмотра и ходовых испытаний.

Временные правила соревнований, по которым раньше проводились встречи автомоделистов, сейчас изменены и дополнены с учетом накопленного опыта и требований Международной федерации автомоделизма. Созданы постоянные правила.

С развитием автомобильного спорта появилась необходимость готовить судей, а также руководителей автомобильных кружков. Оргбюро секции рассматривало положение о судьях и программы их подготовки. Эти документы утверждены ЦК ДОСААФ СССР, опечатаны большим тиражом и разосланы на места. По новой программе уже подготовлены судьи, которые проводили встречи спортсменов.

Введены в действие исходные нормы для регистрации рекордов СССР и РСФСР на дистанции 500 и 1000 м. Для моделей с двигателями 1,5 см³ — соответственно 90 и 85 км/час; 81 и 76 км/час; 2,5 см³ — 105 и 100 км/час; 94 и 90 км/час;

5 см³ — 130 и 125 км/час; 117 и 112 км/час; 10 см³ — 165 и 160 км/час; 148 и 144 км/час.

Исходные нормы для регистрации рекордов в других союзных республиках, краях и областях РСФСР, в городах Москве и Ленинграде, а также в автономных республиках утверждаются комитетами ДОСААФ по рекомендации местных секций.

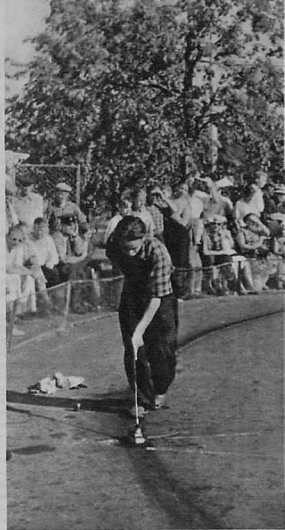
Продолженная секцией ЦАМК организационная работа дала положительные результаты. Уже созданы автомобильные секции в ряде республик и областей, во многих городах страны, при первичных организациях оборонного Общества. Результаты не замедлили сказаться. Состоялись соревнования автомоделистов Узбекистана, Киргизии, Таджикистана — республик, где этот вид спорта почти не культивировался. Для участия в соревнованиях на первенство РСФСР 1959 года было подано заявок в два раза больше, чем в прошлом году. Впервые выступали автомоделисты Псковской, Кировской, Ярославской и других областей.

Надо отметить, что автомобильные секции клубов ДОСААФ работают в сотрудничестве с другими организациями. Характерна в этом отношении деятельность секции Ростовского автомотоклуба, которая работает в контакте с областной станцией юных техников. В области организованы десятки кружков автомоделистов. В текущем году на областных соревнованиях, проведенных на вновь построенном в Таганроге городке, приняло участие более 80 человек. Достигнутые результаты приблизились к исходным нормативам республиканских рекордов.

По всем видам спорта существуют спортивные звания и разряды. Единая всесоюзная спортивная классификация предусматривает нормы и требования для их выполнения или подтверждения. Высший Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР не включил в спортивную классификацию автомобильный моделизм. В связи с этим секции пришлось обсудить проекты спортивной классификации и разрядных норм. Затем эти документы были утверждены ЦК ДОСААФ. Уже подготовлены сотни спортсменов-автомоделистов всех разрядов. Секретариат ЦК оборонного Общества присвоил звание «Мастер автомобильного спорта» Н. Канову, А. Суханову, Ю. Михайлову, С. Казанкову, А. Давыдову, В. Якубовичу.

В ближайшее время будет обсужден вопрос о вступлении ЦАМК ДОСААФ СССР в Европейскую федерацию автомоделизма (FEMA). Это укрепит международные связи советских автомоделистов со спортсменами Европы.

Секция автомоделизма Центрального автомотоклуба ДОСААФ СССР, как и



комитетам оборонного Общества, предстоит решить еще целый ряд серьезных задач.

До сих пор в отдельных автомотоклубах не организованы автомобильные секции. Нет их, например, в Приморском и Хабаровском краях, Саратовской области и некоторых других.

Несмотря на то, что Гипроспорт разработал типовой проект автомобильного кортдрома, большинство комитетов ДОСААФ к строительству этих спортивных сооружений еще не приступило. Без кортдромов очень тяжело проводить ходовые испытания моделей, правильно их регулировать.

Большим тормозом в развитии автомоделизма является то, что в торговой сети невозможно приобрести шестерни, подшипники малых размеров, шпильки, органическое стекло, листовую алюминий, авиационную фанеру и другие материалы. Нужно, чтобы кружки моделистов работали не на случайно приобретенных материалах, а имели возможность купить необходимые детали и узлы в магазинах. Следует подумать и о продаже редукторов в сборе, изготовленных в заводских условиях. Справедливые претензии высказывают спортсмены в адрес предприятия, выпускающего двигатели внутреннего сгорания, качество которых пока неудовлетворительно.

Устранение этих и других недостатков будет способствовать развитию автомобильного спорта, поможет автомоделистам добиться высоких результатов.

Е. ДИСКИН,
зам. председателя оргбюро
секции автомоделизма ЦАМК
ДОСААФ СССР.

Многодневка российских мотоспортсменов

Давно у нас не было такого массового соревнования мотоциклистов, как то, что состоялось в Расторгуеве (Московская область) 26—28 июня 1959 года. Речь идет о финальных многодневных состязаниях II Спартакиады народов РСФСР, которые одновременно явились и лично-командным первенством Российской Федерации. На старт многодневки вышло более 300 спортсменов. Тридцать девять команд краев, областей и автономных республик оспаривали победу.

В результате трехдневной борьбы победителем спартакиады и первенства РСФСР стала дружная команда Иркутской области (197 штрафных очков). На втором месте — мотоспортсмены Группы советских войск в Германии (337 очков), на третьем — хабаровские гонщики (350 очков). В первой пятёрке оказались вологодские спортсмены и команда Томской области, укомплектованная главным образом студентами высших учебных заведений.

Многие ожидали увидеть среди победителей команды Московской, Ростовской и Курской областей, составленные почти целиком из мастеров спорта, а также коллективы владимирцев и удмурцев, в которых были гонщики Ковровского и Ижевского мотовозоводов. Однако этого не случилось. Выступившие спортсмены популярных команд в общем оставили хорошее впечатление, но неузнаваемо за последние время вырос мотоспорт и в ряде других районов.

В классе мотоциклов до 125 см³, где стартовали опытные гонщики В. Шушанов, Г. Бочков, Л. Черный и другие, победителем в личном зачете стал малоизвестный свердловский спортсмен К. Акритиди. Чемпиону СССР

На этот раз старшему судьей КП-1 Г. Ахунзянову повезло: спортсменами сами оставались, чтобы получить отметку в контрольном листе.

В. Адаюну только в заключительной колеевой гонке с трудом удалось вырвать победу у иркутянина Р. Абрахимова, выступавшего в прошлом году по группе юниоров.

В Российской Федерации, особенно в ее восточных районах, где сейчас создается мощная индустриальная база, выросли замечательные мотоспортсмены, заставившие потесниться признанных мастеров. Весьма показательно, что из 38 спортсменов, прошедших трехдневную трассу без единого штрафного очка, половину составляют гонщики Сибири, Урала и Дальнего Востока.

Мотоциклетные соревнования впервые включены в программу спартакиады. Это яркое свидетельство успехов нашего мотоциклетного спорта. В то же время совершенно неправильно рассматривать прошедшие финальные соревнования и первенство только как зрелище мотоциклистов. «Расторгуевская трехдневка» наряду с положительными итогами выявила и серьезные недостатки как в подготовке многих гонщиков, так и в организации самих мотосоревнований.

Прежде всего приходится говорить о незнании спортсменами правил, что во многом испортило состязания и осложнило работу судейской коллегии. На КП-1 мы наблюдали, как судьям Г. Ахунзянову и В. Лиской приходится буквально поить некоторых гонщиков «забылашками» делать отметку на контрольном пункте. А отдельные спортсмены стремились преждевременно прибыть на пункт контроля времени и получить отметку, полагая, что это даст им «положительные очки». Очень много, особенно в первый день, было мелких нарушений, таких, как преждевременный запуск двигателя на площадке осмотра мотоциклов, на предстартовой площадке и др. Как потом выяснилось, многие спортсмены вообще никогда ранее не участвовали в многодневках.

У ряда команд оказалась совершенно неподготовленной техника. Никого, например, не удивило, что сахалинские гонщики сходили с дистанции из-за поломки машин. Спортсмены прибыли на соревнования без мотоциклов. Получив новые машины со склада, они не успели их даже обкатать и, таким образом, заранее были обречены на неудачу. Занявшие последние места команды Тюменской, Костромской, Тамбовской, Новгородской областей привели в Расторгуев мотоциклы со старыми цепями и плохой резинкой.

Знание правил соревнований наряду с плохой подготовкой мотоциклетной техники послужило причиной большого отсева участников: из 309 стартовавших гонщиков окончили соревнования только 143, то есть меньше половины.

Досадные просчеты, о которых мы рассказали, могли возникнуть потому, что лица, отвечающие за развитие мотоспорта на местах, и в первую очередь руководители комитетов ДОСААФ, на-

чалники и тренеры автомотоклубов плохо готовили команды к многодневным соревнованиям.

Можно ли было предупредить досадные срывы? Да, можно. Для этого следовало предварительно провести зональные многодневные соревнования. В будущем такие отборочные соревнования необходимы. Они позволят достичь еще большей массовости, популяризации многодневки и одновременно выяв-



Так выглядел пункт контроля времени № 8 в 13 часов 26 июня 1959 года.

ся школой спортивного мастерства. В финальных же соревнованиях должны участвовать не 300—400 спортсменов, а только команды-победительницы и чемпионы зон.

В том, что ряд команд оказался плохо подготовленным, есть немалая доля вины Центрального автомотоклуба, который не занимается непосредственной живой работой с многочисленными периферийными тренерами и спортсменами. Тренерский состав ЦАМК загружен в основном канцелярскими делами и лишь в какой-то мере — подготовкой команд к международным соревнованиям.

Пора, очевидно, по-настоящему поставить вопрос о создании автомотоклуба Российской Федерации, где, как показала трехдневка, имеются неисчерпаемые резервы для развития мотоспорта. Но если в областях и краях республики не будет опытных учителей и наставников, вряд ли можно рассчитывать на быстрый рост мастерства молодых спортсменов.

Соревнования в Расторгуеве выявили неподготовленность и отсталость многих судей Российской Федерации. Чтобы убедиться в этом, достаточно взглянуть на снимок. Это пункт контроля времени № 6 в первый день соревнований. Тридцать гонщиков одновременно осаждают судейский столик, чтобы отметить момент прохождения КВ. Можно сразу заметить и виновников этого беспрепятственного происшествия — главного судью Б. С. Воскресенский и главного секретаря судейской коллегии П. И. Ры-



НА ТРЕХ ТРАССАХ ВПЕРВЫЕ В РИГЕ

Первенство СССР по шоссейной кольцевой гонке

баков. Они не проанализировали графика движения участника по трассе и неправильно распределили порядок старта по классам машин. В результате позже стартовавшие гонщики на тяжелых машинах догнали на последних КВ спортсменов, которые выступали на мотоциклах в классах до 125 и 175 см³ и имели меньшие заданные скорости. Таким образом, свалка, запечатленная на фотографии, была predeterminedena еще до начала соревнования.

В создавшейся обстановке судьи из Серпухова тт. Новоториев и Куропаткин правили полную растерянность и не смогли навести порядок. Еще хуже обстояло дело на КВ-5, где старший судья Насыбин (Уфа) вместо того, чтобы принять все меры к исправлению положения, просто-напросто спрятался в машине связи.

Даже на заключительном этапе соревнования — кольцевой энке, где, казалось бы, для судейства не было никаких помех, судьи на старте-финише (старший судья Кашаров) не справились со своими обязанностями. Почти в каждом заезде 1—2, а то и 3 гонщика шли лишней круг.

Свою беспомощность судьи пытались компенсировать угрозами и произвольными наказаниями. Мы не признаем судейского либерализма, однако, если первое объяснение судейской коллегии, которое слышит спортсмен, заключается словами: «Участники, не явившиеся на совещание, будут сняты с соревнований!», это производит гнетущее впечатление.

Глубоко возмущил всех участников поступок ростовского судьи Немиды, который снял с дистанции спортсменку Г. Кротенко, не имея на то никаких прав и полномочий.

Серьезные недочеты в работе судей Российской Федерации не случайны. За последнее время сборы судей не проводятся, итоги соревнований не анализируются. Происходит это, на наш взгляд, потому, что до сих пор не решен вопрос о создании республиканской коллегии судей по мотоспорту.

Нельзя умолчать и о недостатках службы связи (начальник А. Войко). В первый же день соревнований на всех КВ отказали табельные автоматические часы, и это вызвало дополнительные осложнения на пунктах контроля времени.

В заключение хочется сказать о снаряжении участников соревнований. Довольно безотрадное зрелище представлял в этом отношении парад спортсменов. Каких только по качеству и пороку костюмов здесь было! Очень неудобны для многодневков кожаные брюки и куртка. Тело спортсмена плохо вентилируется, во время дождя кожа намокает и действует, как сгортающий компресс. Наиболее целесообразен легкий спортивный костюм из водоотталкивающей ткани. Образцы таких костюмов представлены два года назад, но до сих пор постав их не организован.

Мы рассказали о положительных и отрицательных итогах первой мотоциклетной спартакиады РСФСР. Нужно, чтобы руководители мотоспорта, спортсмены, тренеры, судьи Российской Федерации сделали серьезные выводы из этого состязания.

П. РАЗЖИВИН,
председатель тренерского совета
мотоциклетной секции ЦАМК.

Фото Л. БОРОДУЛИНА.



Рижане в этом году повезло. Не успев еще улечься спать после международного мотокросса, а уже новое спортивное событие — первенство СССР по кольцевым гонкам 1959 года, проведенное в окрестностях города, привлекло внимание жителей латвийской столицы.

Первенство СССР этого года (то кольцо) представлял собой большой интерес. Оно впервые проводится на трех трассах — рижской, тартуской и таллинской и только на латвийское первенство. Победители определяются по наибольшей сумме очков, набранных в трех турах.

Особенность нынешних соревнований заключается еще и в том, что участники могут выступать не только на отечественных мотоциклах, но также и на машинах стран народной демократии.

Лучшие мотогогонщики ДОСААФ, Советской Армии, «Трудовых резервов», «Буревестника», «Труда», «Калевы» и «Даугавы» вышли на старт гонок. Среди участников — 6 заслуженных мастеров спорта, 100 мастеров спорта, 56 перворазрядников (7 колесников имели второй разряд).

Флаг соревнований подняли чемпионы страны 1958 года по шоссейно-кольцевым гонкам — заслуженный мастер спорта И. Озолина, мастера спорта А. Васин, Б. Иванов, Л. Кубасов, П. Густель, Х. Аас, А. Лукоян, В. Худорожков. Удается ли им сохранить почетное звание?

В первом заезде стартуют гонщики на мотоциклах класса до 125 см³. Вперед сразу вырывается Ю. Рандла («Трудовые резервы», Таллин), за ним идут армейцы — двухкратный чемпион СССР А. Васин и А. Савельев. Все они выступают на мотоциклах С-155, что в значительной мере уравнивает шансы.

На протяжении семи кругов идет упорная борьба, исход которой решает отличная спортивная подготовка А. Васина: он первым пересекает линию финиша. Чемпион страны прошел дистанцию в 70 км (20 кругов) за 40 минут 12,6 секунды со средней скоростью 104,45 км/час.

Не менее напряженно развивались события в заезде на мотоциклах класса до 175 см³. Возглавившего гонку мастера спорта В. Лаврентьева («Трудовые резервы») на 7-м круге обходит армеец А. Олейников, выступающий на мотоцикле собственной конструкции. Стартовал одним из последних, он обходит всех гонщиков и на 54 секунды раньше А. Сироткина, пришедшего вторым, пересекает линию финиша.

В этом же заезде стартовали женщины. Среди них победила заслуженный мастер спорта И. Озолина (ЦСК МО), второй была москвичка В. Петрова («Трудовые резервы») и третья рижанка В. Ошина («Даугава»).

Пятнадцать гонщиков выступало в классе мотоциклов до 250 см³: двенадцать — на машинах Серпуховского ЦКЗБ, двое — на «Чезет-250» и один — на «Яве-250». Вначале трудно было определить лидера. Заслуженный мастер спорта армеец Н. Севостьянов, его одноклубник Н. Соколов, заслуженный мастер спорта Ю. Степанов («Труд», Ростов-на-Дону) попеременно вели гонку. На 12-м круге Н. Севостьянову удается вырваться вперед и до конца дистанции сохранить преимущество. Хронометр зафиксировал время — 38 минут 45 секунд. Это значит, что средняя скорость составила 108,387 км/час. Вторым на финише был рижский досоафовец В. Тагунченко и третьим — ветеран мотоспорта армеец В. Кулаков.

На второй день состязались мотогогонщики на мотоциклах с рабочим объемом до 350 см³. Это был первый заезд, где победил досоафовец — таллинский перворазрядник К. Оолкауп. Каждый круг он проходил почти в равные отрезки времени со средней скоростью 115,49 км/час. Вторым пересек линию финиша Б. Агапитов («Труд», Ижевск) и третьим — досоафовец В. Вадлерас.

Заездом широчайших возможностей можно назвать выступление мотоциклистов в классе машин до 500 см³. Удмуртские мотогогонщики Л. Кубасов и В. Медведев выступали на экспериментальных мотоциклах Ижевского мотозавода и были вне конкуренции.

Победитель в классе мотоциклов до 500 см³ ижевский спортсмен Леонид Кубасов проходит один из поворотов Рижской трассы.

Фото Ж. ГРАУБИЦА.



Л. Кубасов показал абсолютно лучшее время трассы — 34 минуты 58 секунд и прошел дистанцию со скоростью 120,114 км/час. Третье место завоевал заслуженный мастер спорта В. Пылаев.

Как и всегда, большой спортивный интерес вызвали заезды на мотоциклах с колясками. Первыми стартовали мотогонщики в классе машин до 500 см³. Сначала гонку возглавил экипаж ирбитчан в составе В. Губина и Г. Бородина, затем их обошли таллинцы Л. Крийт и М. Миккер («Калева»). Однако они не удержали лидерства.

На 17-м круге их обходит экипаж армяцев Ю. Соколова и Ю. Мельхова, который первым заканчивает гонку. Третьими на финише были А. Лукозинов и В. Хуторников.

На мотоциклах с колясками в классе свыше 500 см³ в упорной спортивной борьбе победу одержали московские джосафавы Е. Косматов и И. Хохлова. Они закончили дистанцию со средней скоростью 111,504 км/час. На последующих местах — А. Лиханов и А. Карасев и чемпионы 1958 года П. Густель и Х. Аас («Трудозные резервы», Таллин).

Рига.

А. МЕШКОВСКИЙ.

ТАРТУСКОЕ КОЛЬЦО

Результаты второго тура кольцевых гонок внесли существенные коррективы в ход борьбы за золотые медали чемпионов. В этом нет ничего удивительного: первенство в несколько этапов отличается именно тем, что сводит до минимума элемент случайности.

Особенность тартуской трассы состоит в сочетании двух очень резких по-

воротом с длинным прямым участком, на котором решающее значение приобретает скорость. Не все гонщики были подготовлены к этому — около 40 из них сошло с дистанции. Только в четырех классах мотоциклов победители рижского кольца смогли упрочить свое лидирующее положение. Это были И. Озолни, А. Олейников, Л. Кубасов и экипаж

Е. Косматов и И. Хохлова.

На мотоциклах до 125 см³ первым финишировал Ю. Рандла, вторым — А. Савельев. Набрав на двух этапах по 12 очков, они получили наибольшие шансы на победу. Неожиданностью являлся неудача А. Васина, прекратившего гонку на шестом круге из-за неисправности мотоцикла.

Заметно сложилось положение в лидирующей группе спортсменов, выступавших на мотоциклах до 250 см³. Финишировавший первым Н. Соколов и пришедший за ним Ю. Степанов стали серьезными соперниками победителя рижской гонки Н. Севостьянова, который закончил соревнование шестым и получил лишь одно очко.

Больше всего изменений произошло среди гонщиков, выступавших на мотоциклах в классе до 350 см³. Все лидеры рижского этапа оказались за пределами заветной шестерки, дающей почетные очки. Первые три места заняли Л. Шадрин, прошедший чемпион в этом классе Б. Иванов и эстонский гонщик У. Росберг.

Среди экипажей мотоциклов класса до 500 см³ с колясками отлично про-

ДВЕНАДЦАТЫЙ РАЗ В ТАЛЛИНЕ

МЕДАЛЬ ИВИ ФРЕЙВАЛЬД

Если в Риге первенство СССР по шоссейно-кольцевой гонке проводилось впервые, то таллинцы в двенадцатый раз принимали у себя лучших гонщиков страны. Поэтому зрители эстонских болельщиков в области мотоспорта весьма велика. Но перед решающими стартами даже они колебались в определении вероятных победителей.

Всех интересовало, удержится ли в группе лидеров эстонская гонщица Иви Фрейвальд, завоевавшая симпатии зрителей в Тарту, где она финишировала второй. Двухдцатилетняя спортсменка из общества «Калева» и на этот раз уверенно прошла трассу, получив серебряную медаль.

Лавровым венком чемпионки была увенчана замечательная советская спортсменка Ирина Озолниа, отличившаяся в этом году двенадцатилетие своих выступлений в мотоциклетных соревнованиях. На третьем месте — мастер спорта В. Петрова («Трудозные резервы»).

Старты женщин оставили отрадное впечатление прежде всего хорошими результатами молодых спортсменок. Помимо Иви Фрейвальд, зрелое мастерство показали также гонщицы из общества «Калева» Айта Хель и ленинградская джосафавка Галина Иванова.

ЕСЛИ БЫ НЕ ОБОРВАЛСЯ КЛАПАН...

Никто не полагал, что после Тарту А. Васин всевозможные может рассчитывать на успех, особенно при наличии таких соперников, как Ю. Рандла и А. Савельев. Но чемпион страны доказал умение бороться до конца. Со старта гонку в классе до 125 см³ возглавил Ю. Рандла, но, еще не закончив первого круга, он вдруг приторопозил у бокса и... сошел

с дистанции. Это было вызвано непротестивой беспечностью механика и гонщика, которые не проверили прочность крепления выхлопной трубы. Теперь гонку повел А. Васин.

Но к исходу первой половины дистанции выяснилось, что вопрос о том, кто станет чемпионом, должен решить гонщик под № 16 — москвич В. Катомин. Заметно оторвавшись от шедшего за ним А. Савельева, он закрепился на втором месте. Если бы спортсмены финишировали в таком порядке, то чемпион 1958 года сохранил бы свое звание, так как при равенстве очков (в этом случае А. Васин и А. Савельев имели бы их по 16) победа присуждается по числу первых мест.

А. Савельев делает отчаянные попытки достать двух лидеров, но тщетно. На предпоследний, четырнадцатый круг гонщика уходит в том же порядке. После А. Васина все ждет появления В. Катомина. Но из-за поворота вдруг вылетает А. Савельев. Как оказалось, в машине В. Катомина оборвался клапан. Эта неожиданная неполадка позволила Анатолию Савельеву стать чемпионом страны. Васин же, хотя и пришел первым, по сумме очков занял второе место (средняя скорость его была—100,368 км/час).

НА МОТОЦИКЛЕ СОБСТВЕННОЙ КОНСТРУКЦИИ

Если бы на этих соревнованиях был учрежден специальный приз лучшим гонщиком, то его, несомненно, вручили бы армянцу Анатолию Олейникову. Он уверенно выиграл заезды на всех трех трассах — набрав максимальное количество очков — 24.

Новый чемпион страны в классе до 175 см³ выступал на машине собственной конструкции. Двигатель его органи-

ального мотоцикла ОСК-175 универсален: он пригоден для кросса, многодневных соревнований и шоссейных кольцевых гонок*.

Второе место в классе до 175 см³ занял А. Сироткин (ЦСК МО, Ленинград).

В списке спортсменов, оспаривавших победу в этом классе, наряду с именами опытных гонщиков стояла фамилия первоазрядника Л. Лешкова. Выступавший на молодого армянского спортсмена, успешно справившегося с трудностями трассы, оставило хорошее впечатление. Показав в Таллине третий результат, он по сумме очков вышел на общее третье место. Успех Л. Лешкова заслуживает особого внимания еще и потому, что он выступал на мотоцикле с серийным двигателем дорожной машины.

БОРЬБА ЗАСЛУЖЕННЫХ МАСТЕРОВ

Очень интересным был заезд спортсменов на мотоциклах до 250 см³, представленных моделями С-254 и С-258 Серпуховского ЦКЭБ мотоциклостроения.

Таллинцы помнят печальный результат прошлого года старта на этих машинах, когда финиша достигли всего три гонщика, а скорость, показанная победителем, оказалась весьма невысокой. Нынешнее первенство показало некоторое улучшение качества мотоциклов этого перспективного класса.

В заезде участвовали известные гонщики — В. Кулаков, Н. Севостьянов, Р. Решетник, Н. Соколов, Ю. Степанов, Ф. Лепик и другие. Со старта гонку повел заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов. За ним устремился победитель второго этапа Н. Соколов. На третьем круге по-прежнему лидировал заслуженный мастер, но уже не Н. Севостьянов, а Ю. Степанов. Он проходил

* В одном из ближайших номеров журнала А. Олейников подробно расскажет о своей машине.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ВТОРОГО ЭТАПА

Класс машины	Спортсмен	Марка мотоцикла	Средн. скор. (км/час)
125 см ³	И. Озolina	К-125-С	97,82
125 см ³	Ю. Рандаа	«Эстония» (С-185)	107,47
175 см ³	А. Олейников	ОСК-175	108,91
250 см ³	Н. Соколов	С-256	114,92
350 см ³	Л. Шадрин	ИЖ-58	115,32
500 см ³	Л. Кубасов	ИЖ-58	118,37
500 см ³	В. Губин		
с коляской	Г. Бородин	М-52-С	111,03
750 см ³	Е. Косматов		
с коляской	И. Хохлов	М-56	114,16

вели гонку ирбитчане В. Губин и Г. Бородин. Они «заработали» 8 очков и стали серьезными соперниками лидеров Ю. Соколова и Ю. Мельхова.

Таковы были исходные позиции основных претендентов на звание чемпиона накануне третьего, заключительного тура первенства.

М. ГРИГОРЬЕВ.

Тарту.



Многочратные чемпионы страны досафовцы Евгений Косматов (в центре) и Иван Хохлов получают награды за победу в Тарту.

Фото Э. ЛУНКА.

ПОБЕДИЛ ЭКИПАЖ ДОСААФОВЦЕВ

Когда чемпионы страны вызвали совершить традиционный круг почета, Ю. Соколов и Ю. Мельхов вынуждены были попросить машину у товарищей. На своей они едва добрались до финиша.

В классе мотоциклов с колясками с рабочим объемом до 500 см³ к середине дистанции сошло четыре машины. Захвативший лидерство экипаж Н. Абдрахманова и В. Панченко без особой борьбы первым прошел 15 кругов (средняя скорость — 100,179 км/час). Победа на Таллинской трассе дала возможность армейцам занять третье призовое место. Но подлинными героями дня были эстонцы Л. Критт и М. Минккер. Несмотря на поломку коляски, они продолжили борьбу и закончили гонку третьими, а в суммарном зачете вышли на второе место.

В классе мотоциклов с рабочим объемом до 750 см³ первыми финишировали армейцы А. Лиханов и А. Карасев (средняя скорость — 104,191 км/час). Е. Косматов и И. Хохлов оказались вторыми, но две победы в предыдущих эстафетах позволили досафовецкам стать чемпионами страны.

Третьими финишировали прошлогодние победители П. Густель и Х. Аас.

Чемпионат СССР по шоссейной кольцевой гонке показал, что наиболее подготовленными к соревнованиям были спортсмены ЦСК МО, получившие шесть золотых медалей. Две победы одержали гонщики общества «Труд». Досафовские спортсмены смогли выиграть первенство только в классе мотоциклов 750 см³ с колясками (Е. Косматов и И. Хохлов) и занять второе место в классе 350 см³ (К. Оопкауп).

Неудачу досафовцев вряд ли можно

объяснить отсутствием у них опыта или низким качеством техники; она была ничуть не хуже, чем у спортсменов других коллективов. Все дело, очевидно, в недостаточной серьезной подготовке к выступлению.

Прошедшие соревнования еще раз убедительно показали непригодность мотоцикла М-52 Ирбитского завода для шоссейных состязаний. Из семи мотоциклов-одиночек этой марки, стартовавших в Таллине, гонку закончили только два, причем скорость их была на 7—11 км/час ниже, чем у машин класса до 350 см³.

Но основной итог соревнований — подтверждение правильности новой формы организации первенства в нескольких этапах. Значительно большую роль стало играть тактическое мастерство спортсменов, знание их техники, умение правильно использовать перемены.

Идея проведения чемпионатов должна получить свое дальнейшее развитие. Это принесет несомненную пользу советскому мотоспорту и нашей мотоциклетной промышленности.

Розыгрыш первенства страны в несколько этапов позволит также решить задачу специализации мотоспортсменов в избранных видах гонки, будет способствовать более быстрому росту мастерства наших лучших гонщиков до уровня, необходимого для успешных выступлений в крупных международных соревнованиях.

М. ТИЛЕВИЧ.

Таллин.



круть со скоростью 109,5 км/час. Н. Севостьянов, как тень, следует за лидером. Лишь немного отстали от них Н. Соколов, Ф. Лепик, Э. Кисса. Неожиданно в ход гонки вмешивается дождь. По всей трассе подняты желтые флаги — «Внимание! Опасность!». Увлекшийся борьбой, Ю. Степанов не замечает, как, намокая, быстро темнеет гладь шоссе. На вираже он падает и выбывает из соревнований.

Победитель Таллинского этапа и чемпион СССР 1959 года Н. Севостьянов затратил на 15 кругов 1 час 10 секунд (средняя скорость — 101,05 км/час). По сумме трех дистанций на второе место вышел Н. Соколов, на третье — Э. Кисса («Калева»).

В классе до 500 см³ стартовавшие на экспериментальных мотоциклах ИЖ-58 Л. Кубасов и В. Медведев и на этот раз не имели равных. По сумме трех туров первое место занял Л. Кубасов, второе — В. Медведев, третье — В. Пылаев.

ИЖ-58 ИЛИ «ЧЕЗЕТ-350»!

Еще раз забурили страсти, когда начались соревнования мотогонок на машинных классах до 350 см³. Спортсмены Ижевского завода Б. Агапотов и Л. Шадрин выступали на новых мотоциклах ИЖ-58, а эстонские гонщики К. Оопкауп и В. Ваалдерас — на «Чезет-350». Спор гонщиков и машин решил в напряженной борьбе.

К сожалению, из-за неисправности мотоциклов Агапотову и Ваалдерасу пришлось прекратить соревнования. Вперед вышел Шадрин. Победитель первого этапа К. Оопкауп неотступно следует за ним. Однако у эстонского спортсмена что-то не ладится с машиной. На последних кругах к нему вплотную приближается Б. Иванов, выступающий на мотоцикле С-358. На финишную прямую первым выходит Иванов, но, буквально перед самым судейским столом, Оопкауп стремительным рывком обходит соперника.

Время нового чемпиона СССР Л. Шадрин — 55 мин. 30,4 сек., средняя скорость — 109,534 км/час.

Выступая на всевозможных соревнованиях по шоссейно-кольцевой гонке, Ипп Фрейвальд добилась крупного успеха. Она заняла второе место среди сильнейших гонщиц Советского Союза.

Фото У. ОКСБУША.

ТАКИМИ БУДУТ ЛУЧШИЕ МОДЕЛИ

Чтобы получить точные данные о качестве тех или иных мотоциклов, лучше всего обратиться к их владельцам. В жару и снег, по самым различным дорогам водят они свои машины, и, конечно, никто не в состоянии так полно оценить конструктивные достоинства и недостатки новой модели, заметить дефекты изготовления.

Конструкторы Ковровского завода внимательно изучают все поступающие к ним письма. Авторы их — многочисленные мотолюбители и спортсмены, — проявляя глубокое знание техники, указывают много ценных замечаний по улучшению серийных машин, предлагают различные усовершенствования, подсказывают пути дальнейшего развития конструкции.

Проведенные за последнее время на заводе работы по улучшению серийных мотоциклов и созданию новых моделей в значительной мере опираются на предложения и пожелания, поступившие от мотолюбителей.

В первой половине этого года проведена модернизация серийного мотоцикла К-175. На нем установлены улучшенные глушители, снизившие без ущерба для мощности двигателя шум выхлопа до 80 децибел, то есть до уровня междуавтомобильного шума.

Внутренний барабан сцепления, изготовлявшийся ранее из чугуна, литый, заменен стальным барабаном нового образца. Это полностью предотвращает разрыв шлицевого соединения ведомого барабана сцепления с первичным валом.

При изготовлении наиболее нагруженных шестерен коробки передач и пускового механизма применена дробеструйная обработка, которая увеличивает прочность этих деталей. Улучшено также качество резиновых чехлов цепи.

Ряд изменений внесен в механизм сцепления, благодаря чему от водителя требуется теперь меньше усилий при выключении сцепления.

Некоторой перделке подвергнуты детали шатунного роликового подшипника, обеспечена лучшая его смазка. Это позволит свести до минимума случаи «заедания» подшипника.

В ближайшее время на двигатель будет устанавливаться новый воздухоочиститель. Он является несопоставимо на карбюраторе, имеет большие размеры и снабжен воздушной заслонкой. Крышка, закрывающая карбюратор и фильтр, обеспечивает свободный доступ к дроссельному золотнику карбюратора.

Внесены отдельные улучшения и в более новый мотоцикл Ковровского завода — К-58. На нем установлен унифицированный бензобак большей емкости и боковые щитки рамы, что значительно улучшает внешний вид мотоцикла. На основе проведенных исследовательских работ удалось увеличить мощность двигателя с 5 до 5,5—6 л. с.

Много споров вызвал вопрос о целесообразности применения электрооборудования с генератором переменного тока, для которого, как известно, не требуется батареи аккумулятора. Простота его конструкции и удобство в эксплуатации встретили одобрение владельцев мотоциклов, особенно тех, кто проживает в сельской местности. Однако из-за низкого качества генераторов Г-38, изготовляемых в г. Орджоникидзе, эта система вызвала много нареканий. В настоящее время на заводе приняты меры к улучшению как механических прочностей, так и электрической характеристики генератора. В частности, повышена точность изготовления деталей, применена изоляция проводов этилцеллюлозным лаком и армирование алюминиевым сплавом хрупкого магнитного сплава ротора. Наряду с этим подготавливается дальнейшая модернизация генератора, обеспечивающая более надежную регулировку его и дальнейшее улучшение электрической характеристики.

В письмах, получаемых заводом, выдвигается ряд вполне обоснованных требований о замене трехступенчатой коробки передач четырехступенчатой и изменении профиля шин, а также повышении динамических качеств мотоцикла. Владельцы машин предлагают увеличить ход передней вилки, улучшить работу ее амортизаторов, усовершенствовать электрооборудование и т. д.

Многие из этих предложений были взяты за основу при разработке нового мотоцикла с рабочим объемом 175 см³, который назван «Ковровец-175».

На нем установлена четырехступенчатая коробка передач, значительно улучшающая динамическую характеристику мотоцикла. Одно из преимуществ этой коробки заключается в том, что усилие, необходимое для переключения передач, резко снижается. Принципиальная трехвальная схема коробки сохранена. Три передачи осуществляются через первичный, промежуточный и вторичные валы, четвертая передача — прямая. Промежуточный вал вращается в шариковых подшипниках, установленных вместо ранее применявшихся бронзовых втулок. Вторичный вал (основная шестерня) имеет двухрядный роликовый подшипник, более надежный, чем однорядный шариковый, использовавшийся в коробке передач К-175. Высокая жесткость валов и надежность опор обеспечивают правильное зацепление шестерен при больших нагрузках.

Четырехступенчатая коробка передач прошла испытания на дорожных и спортивных мотоциклах и хорошо зарекомендовала себя.

На новом мотоцикле устанавливается телескопическая передняя вилка, но с увеличенным до 130 мм ходом (в старой — 100 мм) и гидравлическим амортизатором большого диаметра. Улучшено салниковое уплотнение

вилки и на подвижных ее наконечниках укреплен передний щиток.

Для «Ковроца-175» долгое время испытывались шины 3,25—16" модели Л-133 с измененным профилем и протектором, показавшие хорошую устойчивость и проходимость. Крупный рисунок протектора обеспечивает покрышке быструю самоочищаемость.

Электрооборудование мотоцикла включает модернизированный генератор переменного тока Г-38 без батареи аккумулятора (у К-175 было обычное электрооборудование с генератором постоянного тока и батарейным зажиганием). Сейчас проводятся исследовательские работы по увеличению мощности двигателя с 8 до 8,5—9 л. с.

Производство мотоциклов «Ковровец-175» будет освоено в 1960 году.

Ковровские мотоциклы выпускаются сейчас с двойным седлом, заполненным синтетическим материалом (латексом). Это седла прочны, однако многие владельцы машин просят сохранить при этом и багажник. Идя навстречу пожеланиям мотолюбителей, конструкторы начали работы по созданию раздельных сидел для водителя и пассажира, причем последнее предполагается закрепить на площадке багажника и сделать легкосъемным.

В 1959 году завод приступил к выпуску моделей кроссовых спортивных мотоциклов К-58 СК и К-175 СК классов 125 см³ и 175 см³. Такие же мотоциклы с незначительными изменениями, но уже под индексами К-58 СМ и К-175 СМ, предназначаются для многодневных соревнований.

Ковровские спортивные мотоциклы имеют много общего. Цилиндры их двигателей отлиты из высоколегированного чугуна повышенной износостойкости. Характерными особенностями всех моделей являются четырехступенчатая коробка передач, простой и удобный рычаг выжима сцепления и широкие усиленные рули. Передние вилки имеют ход 150 и 180 мм и снабжены улучшенными гидроамортизаторами; задние подвески — маятникового типа с пружиной-гидравлическими амортизаторами и ходом 100 и 130 мм.

Тормозные барабаны диаметром 150 мм защищены лабиринтом уплотнением, подшипники колес закрыты резиновыми салниками. Контактно-масляный фильтр расположен под седлом, в зоне наименьшего заполнения, и защищен от попадания грязи и воды. Электрооборудование — с генератором переменного тока.

Мотоциклы для многодневных соревнований дополнительно оборудованы спидометром, часами и баллоном со сжатым воздухом для быстрого накачивания шин.

В. ЛАПШИН,
начальник конструкторского бюро
мотоциклетного завода.

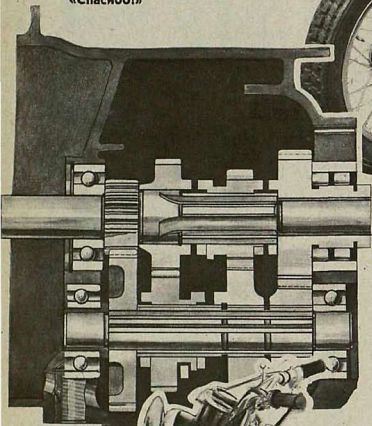
Ковров.

„Ковровец“

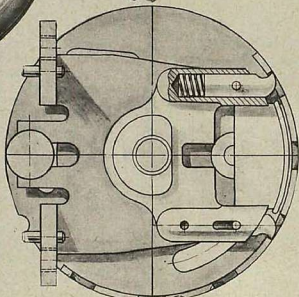
— Это отличная машина, — говорит механик-испытатель новых мотоциклов Ковровского завода Ф. И. Авдонин. — Думаю, мотолюбители скажут за нее: «Спасибо!»



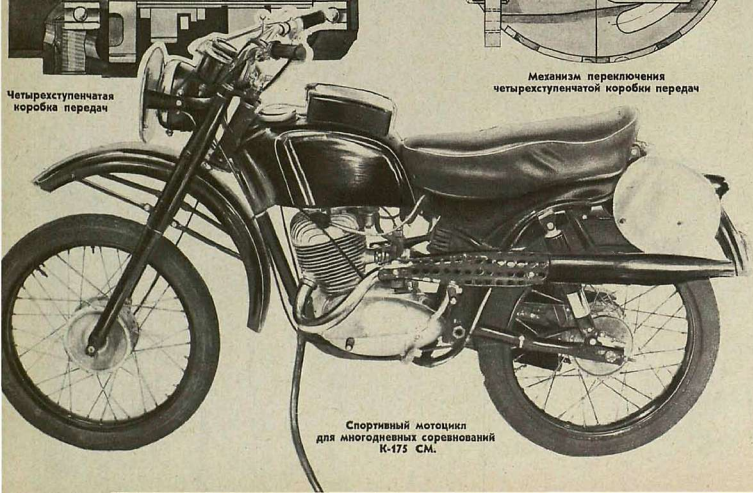
Дорожный мотоцикл
«Ковровец-175»



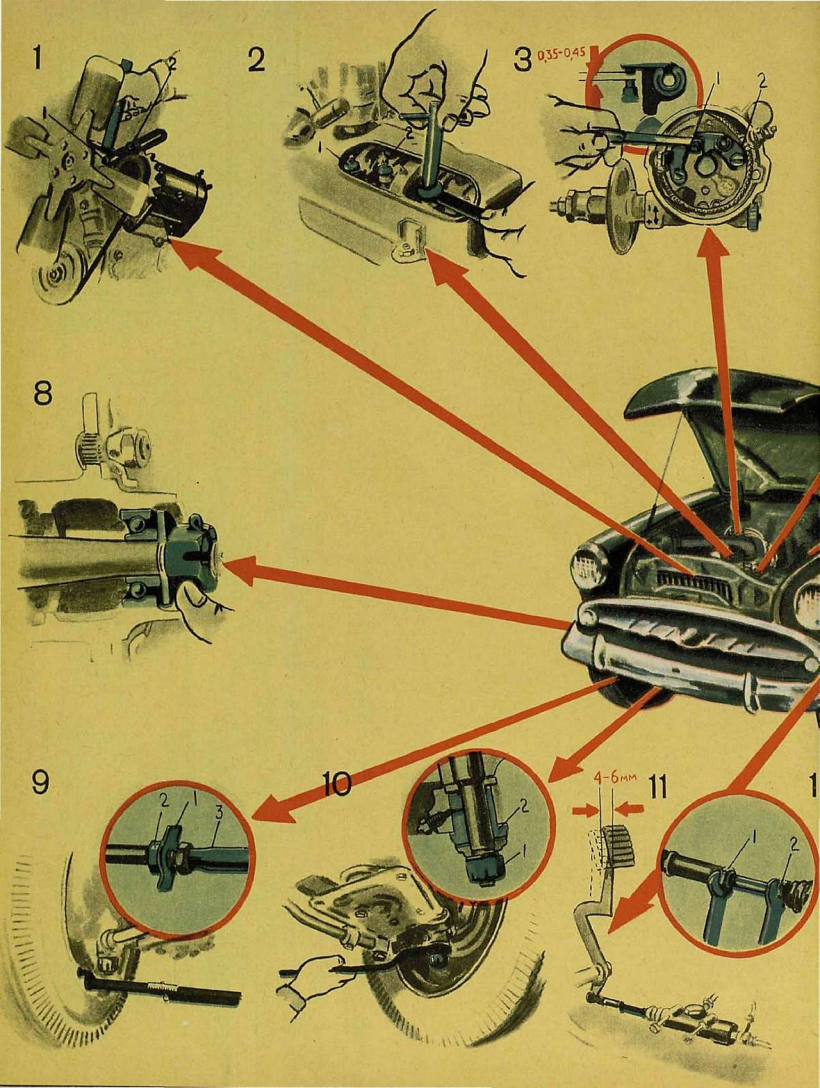
Четырехступенчатая
коробка передач



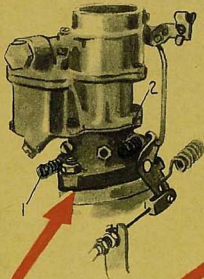
Механизм переключения
четырехступенчатой коробки передач



Спортивный мотоцикл
для многодневных соревнований
К-175 СМ.



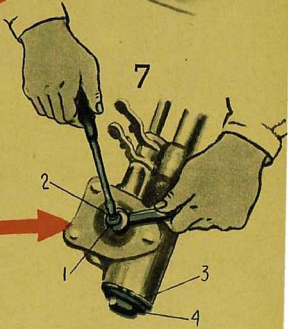
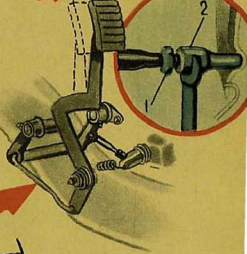
4



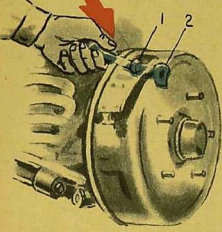
5



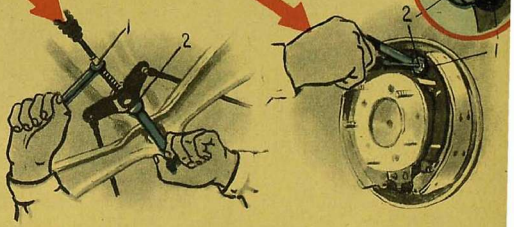
6



13



14



СИНХРОНИЗАТОР

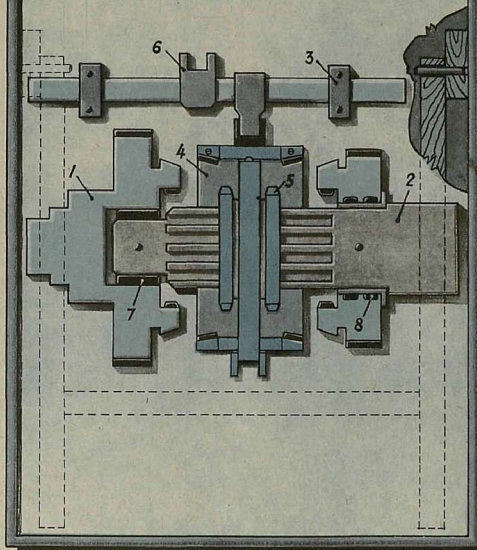


Рис. 1

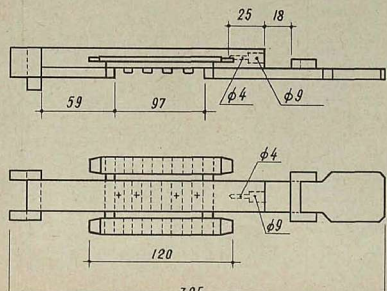


Рис. 5

325

Рисунки И. Шапченко.

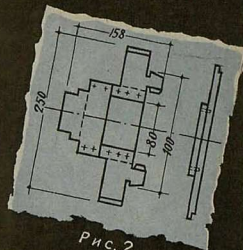


Рис. 2

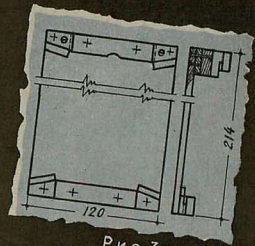


Рис. 3

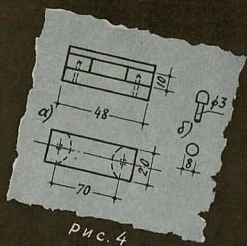


Рис. 4

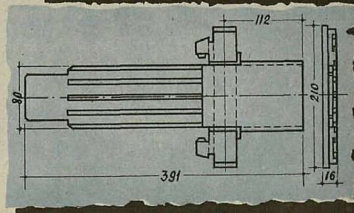


Рис. 6

СИНХРОНИЗАТОР

Большую помощь в изучении синхронизатора постоянного давления можно оказать студ «Синхронизатор». На щите (рис. 1) размером 800 × 480 мм, обрамленном рамкой, монтируются детали коробки перемены передач. Неподвижно крепится первичный вал коробки перемены передач 1, вторичный вал с малой шестерней 2, направляющие передаточного валика 3. Подвижные детали являются муфта 4, кольцо и шестерня синхронизатора 5, передаточный валик с вилкой 6.

Первичный вал коробки перемены передач (рис. 2) вырезает из фанеры толщиной 4 мм (для обозначения зубьев снимается шлиц). С обратной стороны к нему прибивают опору для крепления шурупками к экрану щита.

Муфта (рис. 3) монтируется на фанерном листе размером 120 × 214 мм. В верхней и нижней части листа располагают кольца трения 2, изготовленные из фанеры. В средней части муфты вырезается углубление 3 под фиксатор. В верхней половине делается прорезь шириной 10 мм и длиной 72 мм для прохода кольца и шестерни синхронизатора. Устройство направляющих передаточного валика видно из рис. 4, а.

Сборный вторичный вал с малой шестерней (рис. 6) тоже изготавливается из фанеры. На него набивают полосу, обозначающую шлицы; в средней части крепится малая шестерня, зубья которой обозначаются срезами slots фанеры.

На щите вторичный вал устанавливается с помощью шурупов. Кольцо 1 и шестерня 2 синхронизатора (рис. 5) состоят из нескольких деталей, выполняющих функции березовых реек. Отверстие 3 служит для фиксатора (рис. 4, б).

Передаточный валик 6 (рис. 1) делает толщиной 8 мм и размером 25 × 420 мм. К нему прибивается фанерная вилка. Фиксатор вытачивают из стали.

Резику (рис. 1) делают толщиной 2 мм и маленькую 8 изготавливают из дерева и крепят к гвоздям.

Работа студента

При переключении передаточного валика благодаря тому, что фиксатор входит в углубление муфты, она передвигается вместе с кольцом до соприкосновения колец трения с конической по поверхности одной из шестерен. Эти окружающие скорости шестерен уравниваются.

При дальнейшем движении валика зубья шестерни 5 (рис. 1) входят без удара в зацепление с зубьями шестерни той или иной передачи.

Выключение происходит в обратной последовательности.

Е. АЛЕКСАНДРОВ.

Нам пишу

НУЖНЫ ЗАЩИТНЫЕ ПОЛУМАСКИ

Каждому владельцу мотоцикла независимо от того, спортсмен он или нет, при езде необходимы защитные очки. Все существующие виды очков из-за громоздкости, плохой герметичности мало удобны в употреблении. Исключение составляет целлулоидная полумаска, пользующаясь большим спросом у мотоциклистов. Но ее достать почти невозможно. Ввиду с увеличением выпуска мотоциклов следует налаживать и массовое производство защитных полумасок.

И. ПОЗЕРН.

Кострома.

ОСНОВНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РЕГУЛИРОВКИ

Ниже приводятся краткое описание наиболее часто производимых работ по регулировке основных узлов и агрегатов автомобиля «Москвич-407» силами водителя (см. шестую вкладку между стр. 16 и 17).

1. НАТЯЖЕНИЕ ПРИВОДНОГО РЕМНЯ ВЕНТИЛЯТОРА

Приводной ремень вентилятора должен быть натянут так, чтобы при небольшом нажатии верхняя его ветвь, расположенная между шкивами генератора и водяного насоса, прогибалась на 12—15 мм.

Если необходимо изменить натяжение ремня, то отпускают гайку 1 шпильки крепления регулировочной планки и корпуса водяного насоса к блоку цилиндров и гайку болта 2 шарнирного соединения генератора с регулировочной планкой. Перемещая затем генератор в ту или иную сторону, натягивают или ослабляют ремень. Затем затягивают гайку болта 2, снова проверяют натяжение ремня и затягивают окончательно гайку 1.

2. ЗАЗОРЫ В КЛАПАННОМ МЕХАНИЗМЕ

На холодном двигателе при температуре головки блока 15—20° зазоры между наконечниками стержней клапанов и нажимными болтами коромысел должны быть: для впускного клапана 0,15 мм, для выпускного 0,20 мм. Регулировать зазоры рекомендуется в следующем порядке.

Осторожно, чтобы не повредить пробковые прокладок, снять крышки, закрывающие люки в корпусе головки блока цилиндров.

Установить поршень первого цилиндра в верхнюю мертвую точку такта сжатия. При помощи плоского шпателя проверить зазоры между наконечниками стержней клапанов и нажимными болтами коромысел первого цилиндра двигателя.

При необходимости изменить зазоры гаечным ключом 14 мм отпустить контргайку 1 нажимного болта коромысла и специальным торцовым ключом 5 мм вращать головку нажимного болта 2 до получения требуемого зазора.

Затянуть контргайку 1, вновь проверить зазор.

Когда регулировка клапанов первого цилиндра будет закончена, поворачивают коленчатый вал двигателя точно наполовину оборота и аналогичным образом проверяют и регулируют зазоры между наконечниками стержней клапанов и нажимными болтами коромысел третьего цилиндра двигателя.

Далее, последовательно поворачивая коленчатый вал наполовину оборота,

проверяют и, если нужно, регулируют зазоры для четвертого и, наконец, для второго цилиндров двигателя.

3. ЗАЗОР КОНТАКТОВ ПЕРЕРЫВАТЕЛЯ

Нормальный зазор между контактами прерывателя равен 0,35—0,45 мм. Зазор проверяют плоским шупом в момент максимального размыкания контактов. При необходимости регулировки надо ослабить винт 1, крепящий пластину наковальни прерывателя, и вращением головки 2 регулировочного эксцентрика сместить пластину в нужном направлении до получения нормального зазора между контактами. Закрепив винт 1, следует вновь проверить величину зазора между контактами.

4. ХОЛОСТОЙ ХОД ДВИГАТЕЛЯ

Единственной эксплуатационной регулировкой карбюратора, которую может выполнять сам водитель, является регулировка холостого хода двигателя. Она может потребоваться, если двигатель работает слишком высокие обороты на холостом ходу или, наоборот, работает на этом режиме неустойчиво (глохнет).

Приступать к регулировке следует только после проверки общей технической исправности двигателя, правильности установки момента зажигания и прогрева двигателя до нормальной эксплуатационной температуры.

При регулировке винт 1, регулирующий состав (винт) смеси холостого хода, сначала заворачивается полностью, однако не слишком долго, иначе можно повредить его рабочий конус или седло конуса. Далее винт следует вывернуть на 2,5—3 оборота.

Упорный винт 2, регулирующий степень прикрытия дроссельной заслонки, вывинчивается на 1,5—2 оборота от положения, при котором он начинает касаться язычка, имеющегося на рычаге оси дроссельной заслонки. Далее пускают двигатель и включают стеклоочистители. Вывернув винт 2, надо добиться, чтобы двигатель работал с возможно меньшим числом оборотов холостого хода. Затем вращением винта 1 добиваются устойчивости в работе двигателя. Обычно при этом обороты коленчатого вала снова возрастают, и их вновь нужно снизить вывертыванием винта 2.

При правильно выполненной регулировке коленчатый вал обычно делает 550—600 оборотов в минуту. Эта ско-

рость вращения соответствует 10—11 двойным колебаниям шестки стеклоочистителя в минуту.

Заканчивая регулировку, следует проверить, не будет ли двигатель самодвижительно отсоединяться при резком нажатии и отпускании педали управления дроссельной заслонкой, а также при нажатии на педаль сцепления.

5. ПРИВОД ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ

При правильной регулировке привод дроссельной заслонки карбюратора должна быть полностью открыта, когда педаль отжата до отказа, и полностью закрыта при опущенной педали.

Правильность работы привода обеспечивается соответствующим натяжением троса привода. Для регулировки натяжения снимают оттяжную пружину педали, подкладывают под стержень педали деревянный брусок толщиной 10 мм, нажимают на педаль и закрепляют ее в этом положении какой-либо распоркой. Затем снимывают одну из креплений гаек 1 и перемещают упор 2 относительно кронштейна на нужное расстояние. Закрепляют упор, плотно затягивая гайку.

Поставив затем на место оттяжную пружину, нужно отрегулировать положение педали, соответствующее полному закрытию дроссельной заслонки. Для этого отпускают контргайку болта опоры стержня педали и, поворачивая сам болт, находят такое начальное положение педали, при котором величина выхода наконечника обложки троса из гнезда упора не превышает 2 мм. При этом нужно проследить, чтобы расстояние между наклонным полом кузова и местом скругления стержня педали под ее площадкой оставалось не меньше, чем 10 мм.

6. СВОБОДНЫЙ ХОД ПЕДАЛИ СЦЕПЛЕНИЯ

Свободный ход педали сцепления, измеряемый обычно масштабной линейкой по центру площадки, должен быть в пределах 32—40 мм. Для регулировки нужно ослабить контргайку 1 на толкающем штоке и вращать регулировочный наконечник 2. При повороте его по часовой стрелке (навертывании на шток) ход педали увеличивается, при обратном повороте — уменьшается. По окончании регулировки затягивают контргайку 1 и снова проверяют ход педали.

7. РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ

При правильно отрегулированном рулевом механизме рулевое колесо должно поворачиваться в обе стороны совершенно свободно, без заметного сопротивления. Рулевая сошка при покачивании за ее нижний конец не должна иметь какого-либо перемещения. Не должно быть и заметного осевого зазора между червяком и подшипниками.

При регулировке бокового зазора в зацеплении червяка с роликом нужно отсоединить сошку от рулевой тяги и установить ее в среднее положение. Отпуская ступорную гайку 1, вращать с помощью отвертки регулировочный винт 2, добиваясь, чтобы в среднем положении рулевого механизма зазор отсутствовал. После регулировки гайку 1 затягивают, удерживая винт 2 отвер-

кой, и вновь проверяют легкость вращения рулевого колеса.

Для регулировки осевого зазора червяка следует отпустить ступорную гайку 3 и вращать гайку 4 до получения необходимой затжки подшипника червяка, после чего вновь затянуть гайку 3.

8. ЗАТЯЖКА ПОДШИПНИКОВ ПЕРЕДНИХ КОЛЕС

Колесо вывешивают на домкрате до свободного вращения, снимают декоративный колпак и колпак ступицы и расшплинтовывают прорезную гайку. Покачивая колесо рукой за верхнюю часть, затягивают прорезную гайку, пока большой палец второй руки, положенный на упорную шайбу подшипника и одновременно на край ступицы, не почувствует исчезновения зазора в соединении. При этом колесо следует поворачивать так, чтобы шарик правильно установился в кольцах шарикоподшипников.

Далее прорезную гайку отпускают до совпадения ближайшей прорези в гайке с одним из отверстий в цапфе и ставят шплинт, после чего закрывают ступицу колпачком, набив в него смазку.

9. УГОЛ СХОЖДЕНИЯ ПЕРЕДНИХ КОЛЕС

Перед этой регулировкой автомобиль должен быть полностью нагружен (4 пассажира или по 150 кг груза на переднем и заднем сиденьях).

Проверку и регулировку угла схождения лучше всего вести на специальных стендах, но можно и пользоваться специальной раздвижной линейкой, выпускаемой трестом ГАРО.

При установке линейки на высоте 190 мм от пола расстояние между ободками колеса спереди должно быть не $\geq 0,5$ мм меньше, чем сзади.

Если необходимо отрегулировать схождение колес, то отгибают концы замковых шайб 1 и отпускают контргайки 2 у наконечников правой рулевой тяги 3. Вращая тягу, удлиняют или укорачивают ее. По окончании регулировки контргайки 2 затягивают и закрывают, загнув концы шайб 1 на грани контргаяк и грани муфт тяги.

10. УГОЛ РАЗВАЛА ПЕРЕДНИХ КОЛЕС

Расшплинтуйте и отверните гайку 1 цилиндрического гальца поворотной ступицы и вращайте эксцентриковую втулку 2 вправо или влево до получения необходимой регулировки. При этом необходимо следить, чтобы треугольная выемка — метка, имеющаяся на восьмигранном фланце втулки 2, была всегда расположена в передней полукруглости фланца (по ходу автомобиля).

После регулировки угла развала колес нужно затянуть и зашплинтовать гайку 1, а затем вновь проверить и отрегулировать схождение колес, так как оно всегда изменяется при изменении развала.

11. СВОБОДНЫЙ ХОД ПЕДАЛИ ТОРМОЗА

Свободный ход педали тормоза, который должен составлять 4—6 мм, регулируют, изменяя рабочую длину тол-

кателя, входящего в главный тормозной цилиндр. Отпустите контргайку и поворачивайте ключом толкатель за его головку 2. Далее, удерживая толкатель от проворачивания, затягивайте контргайку 1.

12. ЗАЗОР МЕЖДУ КОЛОДКАМИ И БАРАБАНАМИ ТОРМОЗОВ

Зазор регулируется поворотом шестигранных головок 1 осей регулировочных эксцентриков 2.

Предварительно соответствующее колесо надо вывесить на домкрате так, чтобы оно легко вращалось.

При регулировке передние колеса вращают в направлении, соответствующем движению автомобиля вперед. В таком же направлении вращают и задние колеса при регулировке задних колодок их тормозов. При регулировке же зазоров у задних колодок тормозов задних колес колеса нужно вращать в обратном направлении.

Для уменьшения зазоров медленно поворачивают головки осей эксцентриков тормозов до тех пор, пока колодка слегка не прижмется к барабану и не начнется торможение. Затем головку поворачивают немного обратно. У тормозов передних колес это сопровождается характерным «щелчком». Обычно поворачивают головку эксцентрика обратно на 1—3 «щелчка», добиваясь, чтобы колесо проворачивалось свободно, без торможения. У тормозов задних колес поворот оси эксцентрика происходит без «щелчков».

После установки зазоров у каждого колеса необходимо несколько раз подряд энергично нажать на педаль тормоза и вновь проверить, свободно ли вращается колесо после этого.

После регулировки зазоров нужно проверить тормоза на ходу автомобиля. Действие тормозов всех колес должно быть равномерным, ход педали при торможении не должен превышать $\frac{2}{3}$ от полного хода. Тормозные барабаны не должны греться и не должны быть заметного ухудшения «наката» автомобиля.

13. ТРОС ПРИВОДА РУЧНОГО ТОРМОЗА

Привод ручного (стояночного) тормоза следует регулировать только после того, как отрегулирован ножной тормоз.

Нормальный ход вытяжной рукоятки ручного тормоза должен быть не более 165 мм. Для регулировки удерживаем ключом регулировочный наконечник 1 и, вращая гайку 2, натягиваем трос.

14. РАЗДВИЖНОЙ РЫЧАГ ЗАДНЕЙ КОЛОДКИ ТОРМОЗА

Сняв заднее колесо и тормозной барабан, отпускают на 2—3 оборота гайку 1 эксцентрикового регулировочного винта 2, а затем винт, устанавливая барабан на место. Далее, вращая винт 2 по часовой стрелке через ось 3 в барабанах, надо раздвинуть колодки до полного их прижатия к барабану. Отвернув теперь винт 2 обратно примерно на $\frac{1}{6}$ оборота, проверяют, свободно ли вращается барабан. Закончив регулировку, нужно снова снять барабан и, удерживая винт 2 отверткой от проворачивания, надвинуть затянуть гайку 1. Поставив барабан и колесо на место, окончательно проверяют действие системы.

Ижк. К. ПАНЮТИН.

Получив аттестат зрелости, Зина Щербанова стала работать на Мытищинском машиностроительном заводе. Здесь на курсах ДОСААФ она изучила устройство мотоцикла. На снимке: З. Щербанова на занятиях по вождению.

Кто-то из студентов предложил тогда организовать в институте мотоциклетный кружок. Записался в него и Фурман. Спустя несколько месяцев студенты получили удостоверения на право управления мотоциклом.

С тех пор, как Александр стал инженером, у него появилось много новых забот и интересов. Постепенно начало проходить и увлечение мотоциклом. Но председатель мотоциклетной Федерации справедливо считал, что человек, который хоть раз ощутил стремительный бег мотоцикла, не может забыть этот увлекательный вид спорта. И его расчет оказался верным — Александр согласился вести курсы.

Прикосновение к классу на заводе не было. Занятия проводились в красном уголке одного из цехов. В такие дни помещение красного уголка напоминало технический кабинет: на столиках аккуратно разложены детали двигателя, сцепления, коробки передач, по стенам развешены плакаты по устройству мотоцикла, правилам уличного движения.

После смены собирались будущие мотоциклисты. Это были люди различных возрастов и профессий: пятидесятишестилетний Иван Степанович Романов — начальник планово-диспетчерского бюро, семидецатилетний столяр Владимир Давыдов, газорезчик Анатолий Кулешов и другие. Постепенно у молодого преподавателя выработалась своя методика обучения. Даже объяснение нового материала Фурман старался строить в виде беседы, во время которой он подводил курсантов к ответам на вопросы программы.

Между станциями Тайнинская и Мытищи есть большое поле. Его-то и облюбовали курсанты для занятий по практическому вождению. Вначале мотоцикл не слушался неопытных рук: описывал немалые кривые, неожиданно рвался вперед и так же неожиданно замолкал. Но с каждым новым занятием машина становилась все более послушной.

Сосем недавно Зина Щербанова впервые села за руль, а сегодня она уже уверенно ведет мотоцикл по полю. Зина очень серьезно относится к занятиям. Объясняется это, между прочим, и тем, что Зина уже купила свой мотоцикл, на котором мечтает совершить большой пробег.

В обучении практическому вождению Александру Фурману помогали заводские мотоциклисты — столяр Евгений Бармин и токарь Юрий Горелов. У них курсанты учились искусству управлять мотоциклом: не только при езде по асфальтированному шоссе, но и по песку и проселочным дорогам, то есть тому, что необходимо будущим спортсменам. А многие члены заводской мотоциклетки мечтают заниматься мотоциклетным спортом.

...Недавно инструктор-общественник ДОСААФ Александр Фурман сделал свой первый выпуск мотоциклистов. Первый выпуск! Думаем, что не последний.

Г. РУФАНОВ.
Фото автора.

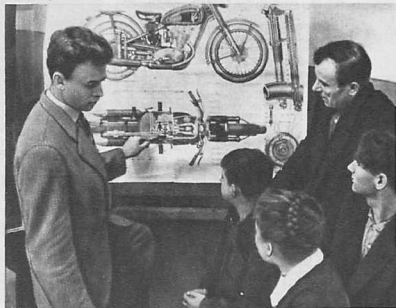
ПЕРВЫЙ ВЫПУСК

Александр Фурман, инженер Мытищинского машиностроительного завода, был немало удивлен, когда его неожиданно попросили зайти в комитет ДОСААФ. За чем бы это? На заводе он недавно, в оборонно-массовой работе не участвовал.

В комитете инженера встретил Матвей Федотович Федулев, мастер термического цеха, руководитель заводской мотоциклетки.

— Была тут у нас секция мотоциклистов, — начал он. — Но вот беда, руководителя в армию призвали. Желающих изучать мотоцикл много, а учить никому...

Мотоциклетная секция! Александр сразу вспомнил тракторный факультет Московского автомеханического института, где он учился, свое восхищение смелостью и мастерством спортсменов-мотоциклистов, выступавших в соревнованиях.



На снимке: инструктор-общественник А. Фурман проводит очередное занятие с будущими мотоциклистами.



Десятик рабочих и служащих Воронежского стекольного завода, закончивших курсы при самодеятельном АМК, приобрели мотоциклы. На снимке: после окончания смены у проходной.

У НАС, НА СТЕКОЛЬНОМ

...Из-за стола поднялся Валерий Бударин — председатель совета самодеятельного клуба. Неторопливо и обстоятельно он стал рассказывать о том, как досафовцы предприятия, начиная с малого, сумели постепенно объединить автомотолубителей, создав клуб. И слушавшие представили себе стекольный завод на берегу Волги, его людей — дружный, напористый коллектив, где оборонно-массовая работа пользуется всеобщим вниманием.

Участники совещания в ЦК ДОСААФ СССР, на котором выступал В. Бударин, — активисты Общества наряду с другими предложениями высказали пожелание организовать переключку самодеятельных клубов.

Открывая ее статьи В. Бударина, редакция надеется, что в нее примут участие и другие работники с мест, поделаясь своим опытом, планами, думами о путях дальнейшего развития самодеятельных клубов.

Шел октябрь 1957 года, когда мы узнали из газет, что на Уралмашзаводе открылся самодеятельный автомотоклуб. Это сообщение заставило задуматься; а нельзя ли и у нас создать такой же клуб?

Некоторые предпосылки для этого действительно были. Мы учитывали, что среди рабочих есть немало владельцев мотоциклов и автомобилей, при первичной организации работает кружок по изучению автодела, где имеется кое-ка-

В этом цехе, где труд шлифовщиков и полировщиков является основным, производится отделка стёкол для автомобилей.

кая материальная база. Но, пожалуй, самым главным, что вызвало уверенность в успехе, был неослабевающий интерес рабочих и служащих завода к технике — автомобилям и мотоциклам, который мы наблюдали повседневно.

Вопрос о создании клуба обсуждался на собрании актива досафовцев завода. Мнения разошлись. Одни считали, что клуб должен быть в самом городе Боре, где можно быстрее привлечь преподавателей, получить консультацию в ГАИ и где все же больше автолюбителей, чем в заводском поселке. Другие — их было большинство — не соглашались с этими доводами.

— Наша организация самая крупная в районе, и у нас найдутся свои преподаватели и материальные возможности, а ездить за шесть километров в город не каждому удобно, — говорили они.

Но как так, так и другие сходились в одном: клуб должен быть открыт.

Председатель первичной организации Аскольд Закусов, общественный инструктор автомеханик Николай Солодов, центрифугист Владимир Кокшаров, слесарь-жестянщик Павел Попков, инженер-конструктор Валентина Доченко приняли самое живое участие в организации клуба.

Прежде всего надо было получить помещение. Дирекция разрешила нам занять две подальные комнаты в заводском Доме культуры. Досафовцы привели их в порядок, изготовили мебель, наглядные пособия, установили и смонтировали агрегаты автомобилей и после этого открыли запись в клуб.

На общем собрании членов клуба был избран совет. В него вошли девять человек. Трое из них возглавляли секции: учебно-методическую, автомотоспорта и туризма.

Наша первичная организация имела в то время один автомобиль. Его передал клубу. Но этого было недостаточно, чтобы обеспечить учебную работу вновь открытых курсов, куда записалось более семидесяти человек. С помощью обкома ДОСААФ мы получили три старые машины, на восстановление которых ушло немало труда.

Как же складывались денежные средства клуба?

Во-первых, они поступали от платных курсов, во-вторых — за счет членских взносов. Эти средства расходовались на оплату преподавателей, горючего для учебных автомобилей, на развешивание спортивной работы. Открытая при клубе мастерская, которой пользовались авто- и мотоциклисты, тоже стала давать прибыль.

Постепенно мы сумели приобрести оборудование для спортивных целей, учебных мотоциклов.

В двух комнатах Дома культуры стало тесно. За счет накопленных средств был закуплен кирпич и другие материалы для строительства здания клуба. Возводим мы его своими силами с помощью комсомольцев и молодежи завода.

Денежные средства клуба находятся под контролем ревизионной комиссии, избираемой на общем собрании первичной организации ДОСААФ завода.

Как работают секции клуба?

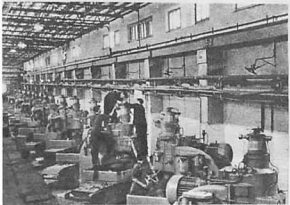
Учебно-методическая ведет подготовкой и повышением квалификации автолюбителей, водителей-профессионалов и мотоциклистов, оказывает помощь другим первичным организациям ДОСААФ в поселке. Например, в средней школе № 9 при ее содействии двадцать выпускников получили специальность шофера. По согласованию с Госавтоинспекцией секция организует техническую пропаганду, ведет борьбу за безаварийную работу автотранспорта, в основном, путем бесед и лекций, которые проводятся в автохозяйствах и школах города, а также среди населения поселка.

Секция автомотоспорта готовит спортсменов, проводит автомобильные и мотоциклетные соревнования. У нас, например, состоялись состязания на мастерстве вождения автомобилей, в которых приняли участие почти все автохозяйства города. Из 31 участника 14 выполнили нормы спортсмена третьего разряда. В соревнованиях на мастерство вождения мотоциклов участвовало более двадцати мотоциклистов. Девять из них получили спортивные разряды.

Дальнейшее развитие спорта мы считаем главной задачей АМК. Поэтому секция автомотоспорта возглавляет у нас один из лучших автоклубов — коммунист Константин Бочкарев. Отлично изучив технику, он стал общественным инструктором и вот уже третий год ведет занятия мотокурса. За это время К. Бочкарев обучил вождению мотоцикла около 100 молодых рабочих завода.

Несколько интересных пробегов организовала секция туризма. Их цель — закрепить навыки вождения машин, пропагандировать автомотоспорт. Одновременно участники пробегов знакомят население района с задачами Общества, расширяют и свой кругозор. Члены клуба побывали в окрестных колхозах, на крупных предприятиях области.

Такая разносторонняя деятельность привлекла в клуб много рабочих и служащих. Сейчас в нем насчитывается более 200 членов. Они участвуют в соревнованиях, регулярно выпускают стенную газету «Автомобилист», организуют фототиатрыны — своеобразные обзоры соревнований, пробегов и учебной работы.



ПЕТРОВ ПРАВИ!

В четвертом номере журнала «За рулем» за 1959 год я прочел заметку В. Петрова «Изменились гарантийные сроки». Автор совершенно правильно пишет о том, что владельцы автомобилей заводом-изготовителем поставлены в такие условия, при которых очень трудно, а порой совершенно невозможно в течение гарантийного срока (шесть месяцев) выявить те или иные дефекты. Дело в том, что большинство автолюбителей эксплуатируют свои машины только летом и осенью. Таким образом, для автомобиля, приобретенного осенью или зимой, шестимесячный гарантийный срок истекает при пробеге всего в несколько сот километров. Все обнаруженные позднее дефекты узакониваются заводом, и владелец теряет право на гарантийный ремонт.

Установившийся порядок гарантийного ремонта является неправильным. Он порождает безответственность за качество выпускаемых заводом автомобилей. По-моему, гарантийный срок ремонта надо устанавливать только по километражу пробега автомобиля. Он должен быть не менее 5000 километров. Только в этом случае могут быть выявлены дефекты, за которые завод-изготовитель должен нести ответственность.

Г. ЛАЛЕТИН,
заместитель начальника ОТК
Горьковского металлургического завода.

**ПРЕДОХРАНИТЕЛЬ ДЛЯ
МОТОРОЛЛЕРА Т-200**

В мотороллерах Т-200 часто сгорает последовательная обмотка реле обратного тока, что вызвано замыканиями в схеме электрооборудования. Для предохранения обмотки к также аккумулятору и генератора между клеммой ЯШ реле-регулятора и проводом ЯШ династартера следует поставить рассчитанный на 15 ампер плавкий предохранитель (рис. 1). Установка такого предохранителя очень проста.



Рис. 1.

Для изготовления его может служить арматура любого предохранителя от радиоприемника или телевизора (рис. 2).



Рис. 2.

В качестве плавкого элемента лучше всего использовать медную проволоку диаметром 0,32 мм. Провод, идущий от династартера, присоединяется к предохранителю, а между предохранителем и клеммой реле-регулятора включается отрезок провода с сечением 2,5 - 5 мм². Провод от замка зажигания остается на клемме реле-регулятора.

Если предохранитель сгорит, то контрольная лампочка на щитке начинает светиться при любых оборотах двигателя. Это и будет сигналом к проверке схемы.

В. БАШМАКОВ,



Активисты клуба (вверху, слева направо): бригадир отдела флотации В. Бударин, стенограф А. Зайцев, водитель мотовоза К. Бочкаров; внизу: слесарь машинно-вагонного цеха П. Полков и младший научный сотрудник лаборатории по электросварке стенок А. Абрамов.
Фото Н. Боброва.

Крепнущая материальная база клуба позволила организовать для отдельных рабочих — активистов оборонной работы бесплатное обучение на курсах.

Все наши начинания находят поддержку в дирекции, в партийной, комсомоль-

ской и профсоюзной организациях, потому что клуб стал неотъемлемой частью общественной и культурной жизни заводского коллектива.

В. БУДАРИН,
председатель совета клуба.

Досаафовцы завода сами строят здание, в котором разместится самодельный клуб.





Автомобилизм —

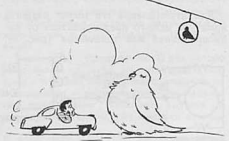
Попробуйте представить себе улицы современного города без автотранспорта — вряд ли это вам удастся. Автомобиль стал неотъемлемой частью городского пейзажа.

Конструкции наших автомобилей улучшаются, совершенствуются методы перевозки грузов. Мы являемся свидетелями перехода от мелких гаражей к мощным автохозяйствам с высокоорганизованными формами транспортного процесса. И... все же ряд вопросов движения автомобилей в городах не находит правильных, единых решений, не находит потому, что вопросы развития автотранспорта порой недостаточно хорошо увязываются с общими вопросами жизни и развития наших городов.

Если уровень культуры работы и производительность железнодорожного транспорта определяются главным образом мероприятиями и усилиями его работников, то в городском автотранспорте положение несколько иное. Здесь очень большое значение имеют и другие обстоятельства, на которые сами работники автотранспорта не всегда могут оказать noticeable влияние.

Строительство города, ремонт улиц, распределение и размещение торговых точек, общественные мероприятия и т. п. часто накладывают существенный отпечаток на работу автотранспорта. Хочется рассмотреть некоторые из этих вопросов, пользуясь примерами из жизни московских улиц.

«Тротуар — для пешеходов, дорога — для автомобилей». Если бы всегда соблюдалось это правило, то работа водителей стала бы легче, эффективность транспорта выше, а несчастных случаев меньше. В действительности же улицу прямо или косвенно захватывают самые разнообразные предприятия, организации, а иногда и люди. Все они немалое



не заботится о том, как это повлияет на работу автомобильного транспорта. Начнем с «мелочей».

Голубь — исконная московская птица, символ мира. На фестивалях и спортивных соревнованиях голубиные стаи вносят оживление и радуют взоры москвичей. Некоторая часть молодежи увлекается голубиным спортом. Все это хорошо. Но когда множество перелетчиков и проездов Москвы предоставлено

голубям, которые не желают уступить дорогу автомобилям, то водитель посылает не одно «ахское» слово и голубяодам и ОРУДУ, призывающему даже специальный «голубиный» знак.

Пусть! Возможно. Но водители сотен автомобилей в Москве ежедневно должны в определенных местах снижать скорость, производить ненужные торможения и переключения передач. Кроме того, разведение голубей на улицах — антисанитарно, и фасады окрестных домов являют печально этому подтверждение.

Пусть любители птиц организуют голубиные загоны в парках, на площадях и скверах. А улицы надо использовать только по прямому назначению — для транспортных средств.

Мы все радуемся развитию советской торговли. Хорошо, что торгующие организации ищут новые формы продажи товаров населению. Но когда большинство выездов из переулков на магистральные улицы занято ларьками, лотками и т. п. возле которых толпятся покупатели, это затрудняет движение и нередко служит причиной аварий.

Поставить автомобиль, даже на короткое время, ближе 20 метров от перекрестка нельзя. Это нарушает безопасность движения. А когда на самом углу улицы стоит цистерна с насосом и около нее, на мостовой, — длинная очередь жаждающих напиться, то это считается нормальным.

Для того чтобы разгрузить, например, перекресток у Колхозной площади в Москве, автомобиль, идущий со Сретенки на Садовое кольцо, направляется через Паникратьевский переулок. Это правильно. Но у въезда в переулок стоят два ларька с фруктами и газированной водой. (Кстати, зимой торговли нет, а ларьки остаются.) Попробуйте въехать в этот переулок, когда пешеходы идут сплошным потоком по улице, — вы задержите идущий сзади транспорт, услышите немало раздраженных замечаний от пешеходов, которых вам приходится буквально отсиживать в сторону автомобилем, и уж обязательно помните недобрый словечко, что создаст такие трудности для движения транспорта.

Настало время запретить использование проезжей части московских улиц под торговые точки, а для ларьков и лотков найти место во дворах в многоэтажных неиспользуемых подворотнях и в разрывах между строениями.

Интересы транспорта не принимаются во внимание и при размещении магазинов. Между тем, например, возле мебельных магазинов всегда скапливаются легковые и грузовые такси, которые во многих случаях очень мешают движению и создают заторы. Очевидно, магазины, торгующие громоздкими и тяже-

лыми товарами, надо размещать так, чтобы машины могли останавливаться возле них — во дворах или переулках, — не загружая основных магистралей.

Существенные затруднения в работу автомобильного транспорта часто вносит неудачное размещение остановок трамвая, троллейбуса и автобуса, особенно в тех случаях, когда по одной улице движутся различные виды общественного транспорта. А ведь именно этот вопрос поддается и научному исследованию и инженерному расчету.

Зимой проезжая часть улиц резко сокращается кучами снега, сметаемого с улиц и не всегда своевременно вывозимого. Расстояние между кучами снега делается столь малыми, что подъехать к тротуару невозможно. Прихо-



дится останавливать автомобиль далеко от тротуара и еще больше сокращать проезжую часть улицы. Необходимо регламентировать расстояние между кучами сметаемого снега так, чтобы в разрывы между ними автомобили могли подходить к тротуару улиц. Нужно обратить внимание и на вредную практику, когда вместо вывозки снега дворники разбрасывают его по проезжей части улицы. Это снижает скорость движения автомобилей, вызывает ускоренную их коррозию и, безусловно, должно быть запрещено.

Кстати сказать, в свое время было подсчитано, что применение для уборки снега передвижных снегоотвалов дает большую экономию средств и материальных ценностей по сравнению с вывозкой снега на автомобилях. К этому вопросу, вероятно, следовало бы вернуться.

В последние времена сняты некоторые излишние ограничения в стоянке автомобилей на улицах. Но с каждым днем число автомобилей на улицах города возрастает, и уже сейчас в некоторых районах города трудно бывает найти место, где можно поставить автомобиль. Совет Министров РСФСР обязал местные Советы организовать специальные стоянки для автомобилей. К сожалению, это постановление до сих пор выполняется неудовлетворительно. Больше того, во многих местах организуяются ведомственные стоянки: «Органы для машин такого-то учреждения». Нам представляется, что захват улиц под



Улицы — город

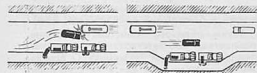
Рисунки Б. Костина.

хозяйственные нужды учреждения может быть допущен лишь в исключительных случаях. Улицы города принадлежат всем.

Пора так решить вопрос — он не очень сложен — о платных, охраняемых стоянках возле парков, стадионов и других подобных мест скопления собственных машин. В Москве по этому поводу даже есть специальное постановление Моссовета. К сожалению, оно до сих пор не выполнено.

В старых районах города с исторически сложившейся планировкой улиц с узкими проездами, в которых размещено много учреждений, магазинов, предприятий, решение задачи повышения эффективности автомобильного транспорта связано порой с большими трудностями. Однако недопустимо, когда насущные требования транспортных не учитываются или учитываются не в полной мере при создании новых магистралей или при реконструкции старых.

Здание почтамта на улице Кирова в Москве построено в 1912 году. Оно расположено отступя от линии остальных зданий. Образовавшийся «заман» служит для удобной стоянки более чем десятка автомобилей, причем не за счет проезжей части улицы. Почему же, создавая новые городские ансамбли и магистрали, наши архитекторы почти не используют такие «заманы» для стоянок автомобилей, остановок троллейбусов и автобусов. Улица разгружалась бы и одновременно стала бы живописней.



Как известно, скопление транспортных средств чаще всего происходит у перекрестков. Быстрая разгрузка перекрестков — важный элемент улучшения работы городского автомобильного транспорта. Останавливающаяся у светофора автомобили, троллейбусы часто мешают автомобилям, которые идут на поворот, и последние вынуждены ждать, пока весь поток автомобилей тронется. Если углы улиц сделать или закруглить, движение автомобилей, делающих правый поворот, намного облегчится. При этом потери полезной площади зданий были бы ничтожными, тем более, что это скругление могло бы касаться только первого этажа.

При повышении интенсивности движения особое значение приобретает улучшение методов регулирования уличного движения. Для этого требуется надежнее техническое и материальное обеспечение.

Известно, например, что в Англии для целей регулирования уличного движе-

ния успешно применяется, правда, пока в ограниченном объеме, телевидение, которое дает возможность одному регулировщику наблюдать за несколькими участками улицы, площади и т. п. Много лет рассматривается у нас вопрос об установке на закрытых нерегулируемых перекрестках отражающих зеркал, которые показывали бы водителю, выезжающему из переулка, движение транспорта по основной магистрали. Такие зеркала особенно нужны в тех случаях, когда по тем или другим причинам видимость ограничена. Примером, когда установка отражающих зеркал была бы особенно полезна, может служить выезд на Сыромятинскую набережную из Сыромятинского переулка, где высаженный по кромке переулка высокой кустарник полностью исключает возможность видеть идущие по набережной автомобили.

На мало загруженных пересечениях и выездах, когда наличие автоматического перекресточателя светофора может вызвать неоправданные простои, возможно применение устройств, обеспечивающих автоматическое включение светофора при подходе к нему автомобиля. Успешные опыты по применению этих устройств проведены в Ленинграде. Однако Госавтоинспекция МВД СССР пока не проявляет достаточной настойчивости в расширении этих опытов.

Не так давно московские водители с удовлетворением отметили сокращение числа дорожных знаков на московских улицах. Все признают, что число дорожных знаков должно быть строго ограничено необходимым минимумом. К сожалению, постепенное загромождение, чрезмерное, ограниченное, и прочие знаки вновь начали появляться там, где они были сняты.

Но если идея простоты и наглядности дорожных знаков и завоевывает право, то нельзя этого сказать о наших светофорах.

Из относительно простого сигнального устройства оно перерождается в сложные громоздкие агрегаты: уже нельзя повесить светофор на проволоку, перекинутую через улицу. Здесь требуются сложные стальные или железобетонные конструкции. Сколько металла, сил и средств идет на эти сооружения, не говоря о расходе электроэнергии. А как усложнена сама система сигнализации при большом числе секций, с выносными указателями поворотов, со съезными табло для пешеходов: «стойте», «переходите».

Но и эта сложность не помогает. Действительно, призыв «переходите», пешеход робко вступает на мостовую и тут же отскакивает от автомобиля, делающего поворот на красный свет и переключающего таким образом путь пешеходов.

Думается, что не обязательно так усложнять конструкцию наших semaфоров. На наш взгляд, трехсекционный светофор с успехом может быть заменен односторонним красным светом — проезд закрыт, прерывистый свет — приготовиться, свет нет — проезд открыт. В случае более сложных условий

движения можно применить двухсекционный светофор, так как комбинация двух огней покрывает все возможные случаи регулирования. Нетрудно представить, что такая упрощенная система сигнализации будет меньше рассеивать внимание водителя и обеспечит большую экономию средств, материалов и электроэнергии.

Предложения по упрощению системы уличной сигнализации были направлены несколько лет тому назад в комиссию по транспорту и связи Моссовета; аналогичные предложения делались и на страницах печати. Судьба этих предложений, к сожалению, неизвестна.

Большую и трудную работу по обеспечению порядка и безопасности движения на улицах и дорогах ведут работники ГАИ и ОРУД. Следует, однако, признать, что если в обычных условиях ОРУД пешню справляется с регулированием движения, то любое нарушение этих условий приводит к большому заторам транспорта. Спортивные соревнования, праздники и т. п. нередко вынуждают переключать для транспорта те или другие магистрали и улицы.

Хотелось бы, во-первых, чтобы улицы и магистрали закрывались для транспорта лишь действительно в исключительных случаях, и, во-вторых, если улица или магистраль закрыты для движения, то водители транспорта должны оповещаться об этом за несколько кварталов до места, где движение закрыто. Тут же необходимо указывать маршруты возможных объездов, а также, хотя бы ориентировочно, время открытия магистрали. Часто водитель узнает, что тот или иной проезд временно закрыт, только попав около него в скопление автомобилей, из которого выехать не удается.

Приятно отметить, что сотрудники ОРУД стали значительно вежливее, культурнее; многие из них становятся подлинными организаторами уличного движения на своем участке. Но и здесь еще бывают исключения, когда инспектор, чувствуя свое «свободное», грубо разговаривает с водителем, недостаточно обоснованно отлагает на него высылку. Это только снижает авторитет работников ОРУД и тем самым наносит вред делу.

Однажды мне пришлось наблюдать, как у подмосковного пляжа в субботний вечер специально приехавший из Москвы инспектор проверял внешний вид автомобилей. С автомобилями, которые не удовлетворяли требованиям в этой части, он тут же снимал номерные знаки. Нельзя было бы не поругать настроения людей, выехавшим после работы за город отдохнуть и подышать свежим воздухом?

Безусловно, автомобиль должен быть чистым, хорошо выкрашенным, с блестящими хромированными частями. Если это правило нарушается, ГАИ и ОРУД должны, на мой взгляд, не проявлять административного зловония, а производить владельцу автомобиля устно или письменно о том, что, скажем, в недельный срок должен быть устранен тот или другой обнаруженный



В ЗАЩИТУ „НАРУШИТЕЛЯ“

недостаток. И у ГАИ и ОРУД есть достаточно средств, чтобы подобные рекомендации были владельцами машин безусловно выполнены, как бы это ни было трудно.

Где и как помыть автомобиль? Задача эта не из простых. И вот, таксы от дворников, владельцы пытаются вымыть свой автомобиль во дворе или на улице, поливая его водой из чайника и насех размазывая грязь тряпкой.

Мойки на станциях обслуживания чрезвычайно загружены, и для того, чтобы вымыть машину, нужно потратить в рабочее время несколько часов. Не дожидаясь будут построены большие гостиницы для автотуристов, необходимо немедленно начать сооружение простейших моек. Было бы хорошо, если бы органы ГАИ не только контролировали внешний вид машин и выискивали с нерадивых водителей, но использовали свой авторитет для ускорения строительства простейших моек на окраинах городов.

Трудное положение сложилось на станциях технического обслуживания. Число их совершенно не соответствует потребности, снабжение запчастями и материалами организовано из рук вон плохо. Все это создает благоприятную почву для всякого рода сделок между заказчиками и персоналом.

Выделение отдельных Benzоколонк для заправки собственных автомобилей скрытило злоупотребления в области снабжения топливом, но нельзя не признать, что колонки этих мало, расположены они неудобно.



Допустим, что вы едете из Ленинграда (или Калинин, или Клина) и хотите в Москве заправиться бензином. Как узнать, что на Ленинградском проспекте есть специальная колонка для владельца индивидуальных автомобилей? Ни реклам, ни световых указателей — ничего этого нет.

И последнее. До сих пор еще не устранены извечные «противоречия» между пешеходами и водителями, а между тем значительная часть аварийных положений на улицах возникает вследствие недисциплинированности пешеходов. Не пора ли, наконец, от увещаний и предупреждений, пешеходов, грубо нарушающих правила движения на улицах, перейти к более конкретным и ошутимым мерам? Регулировщики ОРУД строго выискивают за каждое нарушение с водителей (это правильно) и очень часто оставляют без замечаний даже крупные нарушения, сделанные пешеходами.

Высказанные выше мысли и соображения показывают, как сложна и многогранна задача савезитя и совершенствования автотранспорта в городах. Но чем она сложней, тем быстрее надо браться за ее исчерпывающее, всестороннее решение и тем с большей очевидностью выявляется необходимость единого хозяина, который, не ограничиваясь контрольными функциями, участвовал бы в городах все вопросы развития автотранспорта и других отраслей городского хозяйства.

Как-то днем шофер 2-й автотранспортной бригады «Ленинградстройтрот» Федор Никитин в покоем соответствии с полученным заданием подыехал на своем ЗИЛ-585 к дому № 5 на Невском проспекте. Здесь он должен был получить груз для своего учреждения.

Едва он успел затормозить машину, как рядом остановилась «Победа», из которой вышел офицер ОРУД в чине подполковника милиции. Он указал на висевший неподалеку дорожный знак: черный силуэт грузовика в желтом с красной каймой круге. В переводе с разговорного автомобильного на разговорный русский язык сей знак, как известно, означает: «Грузовому транспорту проезд запрещен!».

— Видите? — лаконично спросил он.
— Визну... — согласился шофер.
— Значит, нарушили?
— Никак нет, товарищ подполковник, я...

— А я утверждаю, что нарушили. Предъявите документы!

— Но, товарищ подполковник...
— Ваши документы!

Шофер пытался объяснить грозному подполковнику, что он никакого нарушения не совершил, ибо запрещающий знак на данном участке Невского относится лишь к свхозному проезду по проспекту и никак не мешает подыехать к лобовому из 3-го квартала, тем более, что он, Никитин, взял груз, сразу же свернул направо по улице Гоголя (поворот — через два дома!)

Увы, начало было неумолимо! Не слушая никаких объяснений, подполковник забрал водительское удостоверение у «нарушителя» и отбыл в дальнейший путь, небрежно бросив через плечо:

— Зайдите ко мне, на Дворцовую, когда я вернусь. Я — заместитель начальника ОРУД Родионов...
Без удостоверения, на одном талоне, далеко не уедешь! К тому же, то ли горюха, то ли просто по забывчивости, сердитый подполковник никакой отметки на талоне (как это полагается) сделать не пожелал.

Что поделаешь? Отправился шофер «загорать» на Дворцовую площадь в ожидании подполковника.

Часа через три вернулся подполковник Родионов.

— Ага, нарушитель явился... — сказал он, увидев Никитина у дверей своего кабинета. — Сейчас...

Последующие события развертывались уже в более быстром темпе. С кратким приказанием «разобраться!» подполковник перепоручил Никитина другому офицеру — в чине майора. Тот — клятвенно. Словом, пошел человек по инстанциям!

Федор Никитин, уверенный в своей правоте, спорил, доказывал, протестовал против несправедливого обвинения. Его слушали, что называется, в «пол-ух».

— Чужак человек! Чего ты хочешь? Подполковник сказал: нарушил, значит — нарушил! Он — начальник, ему — виднее! — говорили подчиненные, упиваясь своей принципиальностью.

Короче говоря, через каких-нибудь полтора исправных рабочих дня шофер вышел из ОРУД кругом виноватым, а в орудовском архиве появилась свеженький акт о том, что водитель Никитин Ф. С. повинен в нарушении правил уличного движения и что в качестве меры выписаны ему, Никитину, талон № 1 заменен на талон № 2.

...Когда я напомнил подполковнику Родионову об этом случае, он охотно подтвердил все обстоятельство дела.

Да, действительно, он наложил выписку на водителя Никитина Ф. С. Но наложено оно совершенно правильно, ибо этот водитель совершил даже не одно, а целых три нарушения. Он не только въезжал на грузовой машине в зону действия знака, воспрещающего проезд грузового транспорта, но еще и «подразел» путь автобусу или троллейбусу — подполковник не помнил. И, наконец, машина у него была недопустимо грязная.

Разберемся по порядку. Что именно означает знак: «Грузовому транспорту проезд запрещен»? Он ведь и в самом деле запрещает лишь свхозное движение, а отнюдь не местный подъезд! Сошлюсь на издание Ленинградским ОРУД «Правил движения», где к этому знаку, изображенному на стр. 82, черным по белому дано следующее пояснение: «...При необходимости... достичь пункта, расположенного в зоне действия знака, въезд разрешается с выездом в ближайший проезд» (стр. 84-а).

Таким образом, действия Никитина полностью соответствовали вышеозначенным «Правилам движения». О других же проступках водителя в акте вообще не говорится ни слова. Никитину инкриминировалось (простите за столь мудреный официальный термин) лишь нарушение правил движения. Остальное же, по всей вероятности, явилось плодом уже, так сказать, неофициального воображения заместителя начальника ОРУД.

Но дело, конечно, не только в этом. Справедливость, мы уверены, возражает, и Федор Никитин вновь обретет отобранный первый талон. Может быть, и заместитель начальника Ленинградского ОРУД т. Родионов даст себе труд более внимательно прочитать «Правила уличного движения» и будет впрямь называть водителя только за действительные проступки.

И еще об одном необходимо сказать. Уж очень ведь деликатные люди работают в Ленинградском ОРУД — не любят перечить начальству. Для каждого, занимавшегося «делом» Никитина, окаялся лишь один из признаков шофера, чем зайти к начальству и сказать:

— А ведь не виноват водитель, надо отдать ему права...

Но куда там! Такой поступок требует известной смелости и принципиальности. А чего нет, того нет...

А. ПОЛОВНИКОВ.

Ленинград.

КАКОЕ ВЫБИРАТЬ МАСЛО ДЛЯ ДВИГАТЕЛЕЙ СПОРТИВНЫХ И ГОНОЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

При подготовке спортивного или гоночного автомобиля к соревнованиям серьезное внимание уделяется двигателю. Как правило, повышают его степень сжатия, увеличивают число оборотов коленчатого вала и принимают ряд других мер, направленных на достижение большей мощности и экономичности.

Все это осложняет условия работы масла в двигателе. К тому же повышение числа оборотов коленчатого вала ведет к увеличению проинвонирования масла в камеру сгорания и образованию нагара на ее стенках и днище поршневой. При чрезмерном поступлении масла в камеру сгорания возникает опасность закоксовывания свечей, что весьма нежелательно. В высокооборотных двигателях часто наблюдается также вспенивание масла, содержащего антиокислительные и моющие присадки, в результате чего оно может выраскатыться через сапун.

Для спортивных и гоночных автомобилей необходимо такое масло, которое, обеспечивая минимальные потери на трение, обладало бы достаточной вязкостью даже при высоких температурах и вызывало незначительное нагарообразование и вспенивание.

Из товарных сортов масел только загущенное АК3и-10 (ГОСТ 1862—51) отвечает этим требованиям. По сравнению с другими сортами масел, при окислении и сгорании в зоне высоких температур, оно дает в несколько раз меньшее количество смол и продуктов кар-



бонизации, состоящих из нагар. Вспенивание его может быть устранено доведением небольшого количества (0,2 процента) присадки. В качестве присадок применяют кремнеорганические соединения, называемые силиконами и представляющие собой бесцветные масляные жидкости.

Первенство СССР по автомобильному спорту, проведенное в 1958 году в Минске, показало, что масло АК3и-10 обеспечивало хорошую работу двигателей.

Инж. В. ШАРАПОВ,
(Научно-исследовательский институт горюче-смазочных материалов).

ЗАДНЯЯ ОСЬ ТИПА ДЕ-ДИОН

В редакцию поступил ряд писем читателей, спрашивающих о том, какие конструктивные особенности имеет задняя ось типа Де-Дион.

Отвечая на этот вопрос, необходимо отметить, что конструкция и на всех без исключения гоночных автомобилях I и II формулы устанавливается задняя ось типа Де-Дион.

Особенность этой конструкции была применена на автомобилях фирмы Де-Дион в 1913 г. В то время конструкция ее принципиально проще, чем отдалась от той, которая выполняется в настоящее время. Но формы самой оси теперь значительно видоизменены и усовершенствованы.

Общий вид задних осей типа Де-Дион, применяемой на спортивном автомобиле «Пегасо», показан на рис. 1. Как видно из этого рисунка, опоры задних колес соединены между собой жесткой трубчатой осью 1, а для передачи толкающих усилий служат две реактивные тяги 3. Крутящий момент передается от редуктора главной передачи колесам при помощи полуосей 2, снабженных карданными шарнирами.

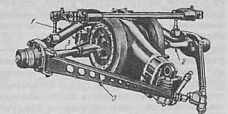


Рис. 1. Задняя ось спортивного автомобиля «Пегасо»

Преимуществом задней оси типа Де-Дион по сравнению с осями других конструкций является значительное сокращение веса изделия. Это достигается благодаря тому, что из общего веса оси исключены все главные тяги и рычаги, и вес ее устанавливается на раме автомобиля.

Поскольку задние колеса в конструкции оси типа Де-Дион жестко связаны между собой общей балкой, они не имеют независимой подвески. Следует отметить, что независимая подвеска задних колес вообще не получила распро-

странения на скоростных автомобилях, так как она ухудшает боковую устойчивость на поворотах, особенно при движении с большой скоростью. Недостаточная устойчивость в этом случае обусловливается скливанием задних колес, что способствует образованию у них большего угла увода, чем у передних колес. Осью типа Де-Дион можно сохранять перпендикулярность задних колес по отношению к полотну дороги.

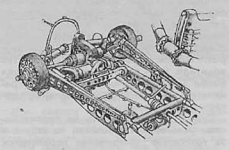
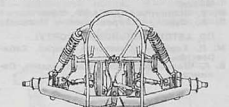


Рис. 2. Задняя ось гоночного автомобиля BRM

Упругими элементами в конструкции задних осей этого типа могут быть листовые рессоры, спиральные пружины и скручивающиеся стойки. Связь колес с рамой для передачи толкающих и тянущих усилий обычно осуществляется с помощью продольно расположенных рычагов или тяг, которые иногда устанавливаются под углом, с опорой на середину одной из поперечин рамы. Боковая стабилизация автомобиля на поворотах достигается за счет горизонтальной тяги, соединяющей ось с рамой.

Рис. 3. Фиксация поперечной балки задней оси автомобиля «Коппер-Альта»



Автомобиль на обочине

СЕРИЯ ОДИННАЦАТА

КОНДЕНСАТОР НЕИСПРАВЕН

Двигатель заводится плохо или вовсе не заводится при работе слышна «стрельба» в глушителе. Скорее всего вышел из строя конденсатор. Для проверки его надо зарядить и проверить на разряд. От клеммы прерывателя-распределителя отсоединяют проводочек конденсатора, включают зажигание и подводят провод высокого напряжения от катушки на 0,5—1 мм к проводочку конденсатора (не касаясь). Поворот коленчатого вала так, чтобы молоточек прерывателя отошел от наковальни, надо кончиком отвертки несколько раз замкнуть первичную цепь зажигания, пустив таким образом на конденсатор 2—3 десятка искр. После этого следует попробовать его на разряд. Проводочек конденсатора касаются корпуса. Если конденсатор исправен, при этом проскакивает искра.

Проверку исправности конденсатора можно произвести и обычным переменным током осветительной сети напряжением 127—220 или 380 вольт. Для этого его необходимо связать с автомобилем и вначале включить последовательно с обычной лампочкой в сеть. Если лампочка горит, конденсатор исправен. Для проверки конденсатора на разряд надо приложить корпус к одному проводу цепи. Разрядя конденсатор так же, как и в первом случае.

Лучше всего взамен испорченного конденсатора поставить новый. Но что делать, если неисправность обнаружилась в пути, а запасного конденсатора нет?

Вместо специального автомобильного можно поставить конденсатор от радиоприемника. Он должен иметь емкость 0,15—0,25 микрофарды.

Конденсатор можно стремитировать. Для этого его надо аккуратно разорвать, вынув из корпуса свернутой в трубочку полоски фольги с проложенной между ними тонкой бумагой. Осторожно разделяв обе полоски фольги, находят место пробоя — небольшое отверстие с темными краями в бумаге. В это место следует подложить кусочек такой же изолирующей бумаги и вновь скатать полоски в трубочку. Концы проводочков от положив присоединяют к клемме распределителя и корпусу.

В самом крайнем случае вместо конденсатора можно поставить вырезанную из влажного дерева (лучше всего осины) палочку приблизительно такого же размера, что и конденсатор. Концы палочки туго обматываются оловянным проводком и присоединяются вместо конденсатора. Такой «конденсатор» может работать полтора-два часа.

Фиксация поперечной балки оси типа Де-Дион имеет различные конструктивные решения. Наиболее часто она осуществляется в поперечном направлении.

Рис. 2 изображена задняя ось английского гоночного автомобиля с такой фиксацией. Она выполнена в виде вертикального ползуна на тягловой створке картера главной передачи.

Другой способ крепления поперечной балки приведен на рисунке 3 автомобиля «Коппер-Альта» (рис. 3). Здесь для этой цели использован рычажный механизм Ватта.

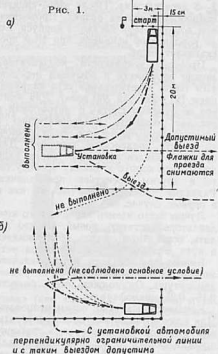
Инж. К. А. ЗУБОВ,
(Запов. инж. Лихачев).

ЗА ЕДИНСТВО ТРЕБОВАНИЙ

О судействе соревнований по фигурному вождению

В. БЕРЕЗИН,
судья всесоюзной категории

Соревнования на мастерство фигурного вождения автомобиля, как известно, включает 12 упражнений. Задача соревнований состоит в том, чтобы выполнить их в кратчайшее время и получить при этом минимальное количество штрафных очков. Участникам, набравшим не более 350 очков, присваивается третий спортивный разряд.



всесоюзной спортивной классификации.

Бывают случаи, когда организаторы отступают от требований классификации, применяя нетипичный инвентарь для оборудования фигур—флажки с тонкими стойками, которые не позволяют точно обозначить очертания фигур, колейный мост, не соответствующий техническим условиям, и др. Некоторые судьи недостаточно ясно представляют себе задачи участников, допускают произвольное толкование правил соревнований. Все это неизбежно приводит к ошибкам в работе судейского аппарата.

Значительные затруднения вызывает, например, оценка выполнения упражнения «Котезд от стены задним ходом», «движение по кругу», «разворот автомобиля в узком месте». В целях выработки единства требований остановимся на них более подробно.

При выполнении упражнения «Котезд от стены задним ходом» (рис. 1, а) водитель должен подъехать к обозначенному месту старта и установить автомобиль правой стороной строго параллельно «стене», условно обозначенной линией флажков, на расстоянии 150 мм и остановить двигатель.

После команды «Марш хронометристы выключают секунмеры (этот момент считается началом соревнования)», а водитель пускает двигатель и начинает движение задним ходом. Ему надо постепенно отводить автомобиль от линии флажков с таким расчетом, чтобы не заехать ни один из них и не заехать за 20-метровую ограничительную линию, совершив в то же время полный разворот. В этом и заключается мастерство водителя. Если водитель сбил или задел более 3 флажков, либо заехал за ограничительную линию, упражнение считается невыполненным.

Судья должен следить за правильностью установки автомобиля на старте и за точностью выполнения упражнения.

При этом очень важно, чтобы фигура располагалась поперек линии движения, а не вдоль нее (рис. 1, б), как это нередко бывало на практике. Судьи, не обращая внимания на эту «тонкость», допускают серьезное нарушение условий спортивной классификации.

Если же располагать фигуру поперек линии движения практически невозможно, то необходимо, по крайней мере, строго следить за точным выполнением требований, установленных правилами, т. е. добиваться установки автомобиля перпендикулярно линии флажков, совершения полного разворота и т. д.

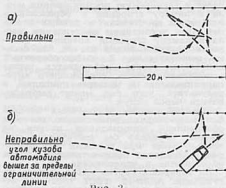


Рис. 2.

Задача водителя при выполнении упражнения «движение по кругу» заключается в следующем. Надо въехать в круг и проехать по нему передним и задним ходом так, чтобы не заехать и не свалить флажки. Для въезда и выезда автомобиля судьи должны снять с линии несколько флажков.

За правильность выполнения упражнения следят двое судей. Никаких ограничений при выезде из круга не должно быть: один водитель может остановиться ближе к нему, а другой—дальше. Упражнение следует считать выполненным тогда, когда автомобиль выехал за линию внешней окружности.

При выполнении упражнения «Постановка автомобиля на заданное место задним ходом» водителю необходимо поставить автомобиль с одного разворота, без остановок и маневрирования. Судья должен следить не только за тем, задел участника флажки, но и более важно, чтобы не допускался остановок и маневрирования. Упражнение считается невыполненным и в этих случаях.

Суть упражнения «разворот автомобиля в узком месте» состоит в том, что водитель должен въехать в обозначенный флажками коридор длиной 20 м и развернуть автомобиль на 180° (рис. 2, а). Некоторые участники соревнований ухищряются расширить зону разворота, заводя автомобиль углом кузова между флажками (рис. 2, б). Невнимательный судья может не заметить этого. Между тем за такое нарушение следует начислять штрафные очки. Флажки в данном случае обозначают стену, либо другое препятствие, которое может встретиться в практической работе водителя. А во избежание недоразумений на соревнованиях лучше устанавливать флажки ближе друг к другу (расстояние до 0,75 м).

Движение автомобилей по трассе разрешается только в одном заданном установленном направлении. Встречное движение запрещается. Надо следить также за тем, чтобы все упражнения выполнялись с закрытыми дверями.

В соревнованиях принимают участие как автолюбители, так и шиферы-профессионалы, то есть люди, имеющие различную степень подготовки. Поэтому судейские коллеги должны особенно строго соблюдать условия Единой

НОВЫЕ

В январе—мае 1959 года группа мотоциклистов и автомобилистов было присвоено звание мастера спорта.

ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ СПОРТУ:

- Ш. З. Амерханову (ДОСААФ, Новосибирск)
 Г. П. Ботину («Труд», Ковров)
 А. В. Гавринову (ДОСААФ, Серпухов)
 В. А. Доброву («Буревестник», Москва)
 Л. П. Жуванеру (Советская Армия, Минск)
 Р. В. Ивановой (ДОСААФ, Костино)
 Л. П. Игнатову (Советская Армия, Новочеркасск)
 В. А. Нововаленко (ДОСААФ, Ростов-на-Дону)
 В. Г. Королёву («Труд», Курск)
 В. П. Курбатову (ДОСААФ, Уфа)
 Б. В. Музнецову («Труд», Ковров)
 Н. В. Кулеву («Труд», Киров)
 Э. Ф. Леонову («Красное знамя», Минск)
 С. С. Лина («Труд», Краснодар)
 Е. Н. Лапину («Полетный», Новосибирск)
 Б. Л. Мальчинову («Труд», Ижевск)

МАСТЕРА

- В. А. Мигунову (ДОСААФ, Раменское)
 Е. И. Мурашкину (Советская Армия, Минск)
 А. Г. Мыльникову (ДОСААФ, Новосибирск)
 И. М. Новикову («Труд», Ковров)
 Г. И. Платонову (ДОСААФ, Липецк)
 И. А. Плеханову (ДОСААФ, Уфа)
 П. П. Пугину («Буревестник», Москва)
 Л. М. Романову (ДОСААФ, Москва)
 В. А. Ситникову («Трудовые резервы», Ростов-на-Дону)
 Э. Н. Спаранову («Буревестник», Москва)
 В. М. Смирнову («Труд», Ковров)
 А. А. Ульянову («Труд», Краснодар)
 Г. А. Федорову (ДОСААФ, Кратотин)
 Ф. А. Филонову («Труд», Новор)
 Е. А. Шеретнову («Красное знамя», Минск)
 В. М. Шаширову (ДОСААФ, Уфа)
 Б. А. Юрьеву («Буревестник», Москва)

ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ:

- М. П. Харлану (Советская Армия, Хабаровск)
 В. Г. Шарварову (Советская Армия, Ленинград)

Водные традиции



За последние годы в спортивных клубах ДОСААФ все большую популярность получает водно-моторный спорт. Энтузиасты строят новые суда, совершенствуют моторы, проводят местные соревнования.

Однако до сих пор спортсмены-водномоторники различных клубов могли помериться силами друг с другом, по существу, 1—2 раза в год. Чтобы увеличить количество таких встреч, Центральный морской клуб ДОСААФ СССР недавно учредил переходящий приз, розыгрыш которого будет проводиться ежегодно.

В конце июня на Химкинском водохранилище были проведены первые соревнования на приз морского клуба. 17 команд (более 70 спортивных судов) оспаривали первенство. Каждая команда состояла из скутеров класса СИ-175, СА-250 и мотолодки МА-250 с серийным мотором «Москва». Личный зачет производился по абсолютной скорости; командный — по сумме скоростей, показанной всеми судами команды.

Соревнования показали дальнейший рост мастерства водномоторников. Особенно хорошие результаты были достигнуты на скутерах класса СИ-175. Член ЦМК ДОСААФ мастер спорта А. Левин на дистанции 1 км установил новый всеобщий рекорд. Его результат — 63,157 км/час. Перворазрядник А. Вошин (Москва) показал скорость 60,810 км/час, мастер спорта И. Крючков — 59,308 км/час.

На скутерах класса СА-250 в топках на 10 км хорошие результаты были у перворазрядника В. Никитина (Москва) — 47,306 км/час и Л. Казанца (Таллин) — 41,522 км/час.

Отлично стартовали мотолодки класса

МА-250. За 45 секунд взяли старт 28 мотолодок. Большинство судов этого класса были построены спортсменами по чертежам мотолодки «Чайка», разработанным в ЦМК ДОСААФ СССР. Первенство завоевал экипаж мотолодки Тульского морского клуба. На новом судне, построенном под руководством механика-инструктора А. Комарова, мастера спорта Б. Марьян и М. Рогачев показали скорость 32,876 км/час. Новый успех ту-

ляков нельзя считать случайным. Об их творческой работе было рассказано в 6-м номере журнала «За рулем». Характерно, что и второе место среди мотолодок заняли туляки В. Анненков и А. Корнеев, выступавшие на судне, которое так увидило всех в прошлом году на всеобщем первенстве в Киеве и помогло Марьяну и Рогачеву стать мастерами спорта.

В результате упорной борьбы первым



АВАРИЙНЫЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ В СКУТЕРЕ

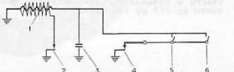
Все возрастающие скорости спортивных судов требуют создания надежных устройств, предотвращающих аварии во время тренировок и соревнований водномоторников.

Для скутера в этих целях может быть использован простейший аварийный выключатель зажигания. Схема его показана на рис. 1, а устройство — на рис. 2.

Аварийный выключатель помещают там, где находится коленчатый вал. В этом месте между шпильками на киле устанавливается контактная пластина в виде пружинной скобы; вторая часть пластины прикрепляется к подвижной части полка. Подвижную часть закрепляют на петлях, что обеспечивает фиксацию ее в любом положении. Со всех четырех сторон на ребра полки набивают дерматин. Второй конец образцового контактного выключателя прикрепляют к палубе гвоздями или прижимами планками. Делают это так, чтобы подвижная часть имела свободный ход в 10—15 мм. С помощью кромки под ней закрепляют пружину.

Рис. 1.

1 — индукционная катушка, 2 — запальная свеча, 3 — конденсатор, 4 — прерыватель, 5 — выключатель, 6 — аварийный выключатель.



При снятии нагрузки поезда поднимается, прерывая контакт. Дерматинный конус защищает аварийный выключатель от воды и одновременно является ограничителем его отклонения.

При нажатии на подвижный полуконтакт замыкают цепь зажигания и двигатель работает; при снятии нагрузки контакты размыкаются и двигатель глохнет.

Аварийный выключатель может помочь сохранить подвесной мотор от поломки при перепорывании скутера на воде, когда на больших оборотах двигателя в цилиндры попадает вода и создается гидравлический удар.

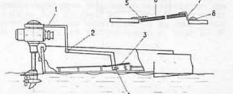
Первые образцы таких выключателей мы проверили осенью 1958 года. Они показали хорошие результаты.

Н. БОГДАНОВ,
председатель городской секции
водно-моторного спорта.

Лиенав.

Рис. 2.

1 — выводные провода, 2 — выключатель, 3 — подвижной полка, 4 — аварийный выключатель, 5 — гетли, 6 — подвижная часть полка, 7 — дерматин, 8 — прижимная планка.



Главный судья соревнований И. Кулик вручает памятный подарок новому рекордсмену СССР в классе скутеров СИ-175 А. Левину.

обладателем приза стала вторая команда 1-го Московского морского клуба ДОСААФ СССР. Общая скорость, показанная судами этой команды, составляет 116,536 км/час. Второе место заняла третья команда 1-го Московского морского клуба ДОСААФ (98,979 км/час). На третьем месте — команда Мытищинского морского клуба ДОСААФ.

Хороших результатов добились также спортсмены Рязанского, Орловского, Ярославского, Сталинградского, Таллинского и Казанского морских клубов ДОСААФ.

Проведенные соревнования показали значительный рост конструкторской мысли и технического творчества в области спортивного судостроения. На соревнованиях было представлено более десятка новых конструкций судов. Прошли хорошую проверку самодельные гоночные моторы конструкции А. Вошинина (Москва), А. Присежцева (Тула), В. Петрухина (Москва) и других.

В. БРАГИН,
судья республиканской категории.

ВОДОВИХРЕВЫЕ ТОРМОЗА НА АВТОМОБИЛЕ

Многие специалисты автомобилестроения считают, что при современном развитии автомобиля колодочные тормоза достигли предела своих возможностей и дальнейшее развитие их конструкции практически не имеет смысла. Применительно к последние годы методы усиленного отвода тепла устойчивейшей работой так называемых «турботормозов» при удельной нагрузке тормозов и др. значительно повышают их стойкость, обеспечивая лишь частичный эффект. Это относится также и к дисковым тормозам. Известно, что и те и другие способны обеспечить надежное и почти мгновенное торможение; с их помощью можно достичь в тридцатипятикратном замедлении до 6 м/сек; что вполне практически достаточно, чтобы исключить возможность появления опасных неисправных тормозов. Однако эти качества тормозов резко падают при длительном и частом торможении (на спусках при интенсивных транспортных потоках и пр.), причем в результате перегрева приведенный выше показатель мгновенного торможения тоже резко ухудшается.

В ряде стран за последние годы стали прибегать к третьему (кроме ручного и гидравлического) способу торможения — моторному тормозу. Так, в ФРГ подобный тормоз выпускается для установки на все автобусы весом более 5,5 тонны и все грузовики и автопоезда общим весом более 9 тонн.

Во Франции конструкторы пошли по другому пути. Так, например, фирма «Саму» разработала и выпускает конструкцию автомобильного водовихревого тормоза, получившего наименование «децилатор».

Этот новый водовихревой тормоз представляет тем больший интерес, что он уже практически испытан в пробной серии грузовых автомобилей.

Новый тормоз (рис. 1) имеет некоторое сходство с гидротрансформатором, устанавливаемым в системе гидравлических передач. Он состоит в основном из трех частей — ротора и двух подшипников (рис. 2). При вращении от карданного вала ротор имеет по обеим сторонам лопаточные ребра, причем в центральной его части несколько число ребер выполнено сподватоны. Стартор, представляющий собой вал, состоит из двух половин, внутренняя полость которых также имеет ребристую структуру. Ротор вращается на двух

вращается к стенкам картера; отсюда вода вновь отводится по трубопроводу 2 в систему охлаждения двигателя. При движении, следовательно, и тормозом и одновременно насосом. Вышедшее в процессе такого торможения тепло отводится от трети молоту воды друг о друга в рабочих камерах агрегата, отводится в систему охлаждения двигателя или в самый двигатель (при длительных спусках под гору, когда двигатель слегка переохлаждается). Таким образом, «гидравлический замедлитель» способствует также и поддержанию нормального температурного режима двигателя.

Объем жидкости, поступающей в камеру водовихревого тормоза, определяет лишь в самый моторный момент на ведущую ось автомобиля. Количество

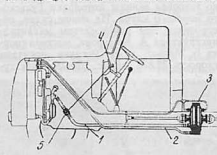


Рис. 3.

жидкости, а следовательно, и тормозной момент могут регулироваться водителем очень точно соответствующим открытием крана. На спусках, однако, кран открывать нельзя, так как агрегат находится бы жидкостью и затрудняет управление автомобилем.

Основные детали нового тормоза выполнены из алюминия и не оказывают существенного влияния на вес автомобиля. Они практически не подвержены износу, поскольку между стартором и ротором нет никакого трения. Уход ограничивается лишь смазкой двух роликовых подшипников.

Благодаря описанному агрегату позволяет значительно увеличить среднюю скорость движения по трассам, изолирующим подъемы и спусками, так как водитель может вести автомобиль под гору, не прибегая к основным тормозам; в свою очередь последние остаются холодными, сохраняют свою высокую эффективность и надежность для мгновенного торможения. Благодаря чему можно не опасаться нарастания скорости автомобиля при езде под гору. Центральное действие нового тормоза исключает также возможность заноса автомобиля и блокировки колес.

Испытания показали, что наличие «гидравлического замедлителя» полностью скальвается на основных тормозах, повышая их срок службы. Более благоприятное число оборотов двигателя и возможность ехать под гору на протяжении 10 км, в том числе, обычно и на прямой (удлиняет также и экономичность автомобиля).

Вал «Саму» выпускает свои водовихревые тормоза пяти типов для установки на различные автомобили общим весом от 5 до 30 тонн. Вес агрегата при грузовиках от 23 до 40 тонн составляет от 90 кг. Достижение моменты торможения колеблются от 60 до 400 кгм.

С помощью этого приспособления, названного «Аутогаз», обеспечивается значительно более полное и быстрое сгора-



ДВУХМЕСТНЫЕ МОПЕДЫ

Мопеды, имеющие как правило, двигателя рабочим объемом цилиндра не более 50 см³, вытеснились до последнего времени исключительно как экономичные машины. Постепенно увеличились их «пасажирские» возможности и необходимость увеличения рабочего объема и мощности двигателя, что фактически стирало разницу между мопедом и малым мотоциклом.



Рис. 1.

В настоящее время двум фирмам удалось создать двухместные мопеды, не уступающие рабочему объему двигателя. Западноевропейская фирма «Джоронти» выпустила в продажу новый мопед «Дианета» (рис. 1), который имеет жесткую стальную штампованную раму с площадкой для крепления бензобака и широкие крылья мотоциклетного типа. Двигатель с рабочим объемом цилиндра 48 см³ и стартовым карбюратором обеспечивает мопеду скорость до 40 км/час. Эксплуатационно мопед с двумя пассажирами весьма облегчает хорошо выполненная трехступенчатая коробка передач с тягловыми подпорками передаточными отношениями.

Переднее колесо направляется длинным качающимся рычагом и имеет резиновую подвеску. Подвеска заднего колеса состоит из двух вертикально наклоненных пружин и гидравлических амортизаторов. Шины размером 23 X 3,50 имеют усиленный профиль, расчитанный на улучшенную сцепку (на двух шасси). Тормоза имеют ребристые барабаны, отличающиеся хорошим отводом тепла.



Рис. 2.

Двухместный мопед выпускает также и фирма «Вистория» (рис. 2). Рабочий объем цилиндра 47 см³ и степень сжатия 6,5:1. Мопед весит 60 кг. Двигатель развивает мощность 1,2 л.с. при 4700 мин. В этом мопеде обращает на себя внимание конструкция в раму четырехугольной формы, изготовленной из легкого алюминиевого сплава и значительно улучшает освещенность дороги при езде на мопеде ночью.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИФФУЗОР «АУТОГАЗ»

Испытания показали, что наличие «гидравлического замедлителя» полностью скальвается на основных тормозах, повышая их срок службы. Более благоприятное число оборотов двигателя и возможность ехать под гору на протяжении 10 км, в том числе, обычно и на прямой (удлиняет также и экономичность автомобиля).

Вал «Саму» выпускает свои водовихревые тормоза пяти типов для установки на различные автомобили общим весом от 5 до 30 тонн. Вес агрегата при грузовиках от 23 до 40 тонн составляет от 90 кг. Достижение моменты торможения колеблются от 60 до 400 кгм.

подшипников качения. Вес агрегата монтируется на раме автомобиля с помощью четырех силовых блоков (встраивается между колесной и карданной осями) с помощью путем упрочнения карданного вала и подполучением к системе охлаждения двигателя, рис. 3). При работе с ней посредством впускного 1 и возвратного 2 трубопроводов, а также воздушной трубки 3. При работе с ней действие осуществляется на кабинах водителя поворотом рычажка 4, управляющего краном 5.

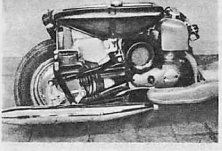
При открытии крана 5 охлаждающая жидкость (вода или антифриз) поступает в камеру агрегата, где она оказывает тормозящее действие на ротор, вращающийся от двигателя. Вода перетекает по отверстиям в центральную часть агрегата, где она захватывается лопатками и благодаря центробежной силе отбрасы-

вается рабочей смеси в цилиндры автомобильного двигателя. Между впускным коллектором и впускным патрубком «Аутогаза» устанавливается дополнительный диффузор, усоряющий поток рабочей смеси, поступающей в цилиндры. В результате этого открывается под диффузором засасывается свежий воздух, обеспечивающий лучшее перемешивание и сгорание рабочей смеси. Воздухонепроницаемые отверстия каждого цилиндра пластмассовыми трубами соединены с небольшим воздушным фильтром, доступ воздуха в который регулируется заслонкой, связанной системой тяг с диффузором. Испытания показали, что при применении нового приспособления снимает расход топлива на 10-15%, повышает экономичность и повышает максимальную скорость со 117 до 133 км/час.

Рис. 1.

Рис. 2.

Народное предприятие в Людвигсфельде (ГДР) завершило коренную модернизацию выпускаемого в последние годы мотороллера «Визль», которая привела фактически к созданию новой конструкции машины. Этот новый мотороллер получил название «Берлин», по своим параметрам значительно превосходит ряд современных европейских конструкций, в том числе такие, как «Веспа» (Италия), «НСУ-Прима» и «Цондип-Велла» (ФРГ), «Пух» (Австрия), и др. По удельному весу (отношению веса, приходящегося на единицу мощности двигателя, «Берлин» лучше, чем «БСА-Тигрес» (Англия), «Яма-Хасэ» (Чехословакия), «Хейкель-Турист» (ФРГ), «Чепель-Цинбора» (Венгрия) и др.



Сидловый агрегат мотороллера «Берлин».

На мотороллере «Берлин» устанавливается одноцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом цилиндра 145 см³ (ход поршня 58 мм, диаметр цилиндра 56 мм). Охлаждение двигателя воздушное, принудительное при помощи осевого вентилятора. Продукция воздушная. В целях повышения мощности двигателя увеличены сечения впускных клапанов (с 20 до 24 мм), повышена степень сжатия (с 7,5:1 до 8,1:1) что в сочетании с другими конструктивными мероприятиями позволило достичь

мощность двигателя до 7,5 л. с. при 5100 об/мин. В двигателе мотороллера «Берлин» являютя также применение гашителя колебаний, хорошая защита двигателя от пыли и изменение формы подвода воздуха и картерных выхлопных газов. Резиновая воронка с «морской» воздушным фильтром теперь располагается с правой стороны заднего колпака.

Максимальный крутящий момент двигателя — 115 кгм при 3500 об/мин. На мотороллере устанавливается четырехступенчатая коробка передач с последующими передаточными числами: I — 1,1; II — 1,1; III — 1,205:1 и прямая передача. Силовыми — многоскоростные, в масляной ванне, передача от коробки на заднее колесо осуществляется роликовой цепью, срок службы которой значительно повышен применением резиновых звезд.

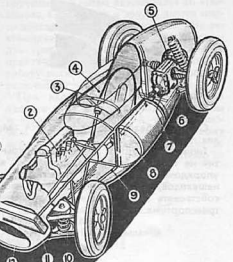
Рама мотороллера — центральная, трубчатая; подвешена переднего колеса конструкция с помощью «качающейся» передней вилки, спиральной пружины и frictionного амортизатора; подвеска заднего колеса — торсионная на качающейся трапеции; амортизатор — гидравлический. Обе подвески снабжены, кроме того, резиновыми подушками.

Мотороллер «Берлин» имеет два сиденья, монтируемые на одной общей опоре. При откидывании одной стороны открывается доступ к бензобаку емкостью 12 л. Учитывая, что эксплуатационный расход топлива (при скорости 60 км/час) составляет 3,2 л/100 км, а минимальный расход топлива — 2,8 л/100 км, можно считать радиус действия мотороллера равным 350 — 400 км. Собственный вес мотороллера с заправкой — 133 кг, допустимый вес с пассажиром — 300 кг, скорость — 82 км/час. Габаритные размеры: длина — 2080 мм, ширина — 650 мм, высота — 950 мм. Вазы — 1430 мм, просвет — 110 мм.

Среди выпускаемых в Европе мотороллеров с двигателями до 150 см³ нет ни одного, которое имело бы такую же мощность, как двигатель «Берлин» (7,5 л. с.), характерную обычно для мотороллеров с двигателями 175 см³.

АМЕРИКАНСКИЕ ГОНОЧНЫЕ

Недавно было опубликовано сообщение, что в США создан, наконец, новый гоночный автомобиль F1 формулы, который примет участие в международных соревнованиях, а также, возможно, и в розыгрыше первенства мира по гоночным автомобилям. В первом своем варианте новый автомобиль имел форварданный V-образный восьмицилиндровый двигатель, который был предназначен одновременно и для установки на спортивный автомобиль этой фирмы. В связи с новыми регламентами, ограничивающими рабочий объем цилиндров двигателей спортивных автомобилей, допускаемых к розыгрышу первенства мира, от этой идеи отказались, и сейчас для автомобиля изготовлен новый рядный 4-цилиндровый двигатель с рабочим объемом 2,5 л и двумя кулачковыми валами, расположенными в головке двигателя (см. рис.).



АВТОМОБИЛЬ F1 ФОРМУЛЫ

Питание двигателя (2) обеспечивается с помощью инжекторов, по принципу прямого впрыска. Компактный двигатель (1) расположен горизонтально, что обеспечивает очень низкий центр тяжести автомобиля. Охлаждение двигателя — воздушное, радиатор небольших размеров, тоже горизонтальный (11). Крутящий момент передается через многоскоростное сцепление, 5-ступенчатую коробку передач и самоблокнующийся дифференциал (7). Торзиона передних колес выполняется в широких бараханных (8), задних — торсион — центральный, дисковый (5).

Передняя подвеска осуществляется с помощью составного трехрычажного рычагов и геликоидальных ресор (10), задняя подвеска (6) почти такая же, но имеет упругий элемент — конический ресор. Выпуск газов (9) состоит из двух трубкой небольшого сечения. Топливная баки помещены по бокам автомобиля. Кабина (4) достаточно широкая и комфортабельная. Руль (3) большой, установлен горизонтально.

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ПУСКА ДВИГАТЕЛЯ

Американской компанией Хаустон выдвинули в продажу новое приспособление для облегчения пуска холодных дизельных двигателей. Приспособление представляет собой миниатюрный генератор газа, и в момент пуска газ поступает, расширяется и смешивается с воздухом, образуя легко воспламеняющуюся газовую смесь.

Приспособление обеспечивает пуск двигателя при температуре воздуха до минус 50° С. Оно не имеет подвижных деталей, легко монтируется и устанавливается и работает от напряжения 6 или 12 в.

Новости ЗАРУБЕЖНОЙ техники

МОПЕД «НСУ»

Оригинальную конструкцию мопеда создала западногерманская фирма «НСУ». При двигателе с рабочим объемом цилиндра 41 см³ мопед снабжен двойным седлом, имеет центральную трубчатую раму и выполнен надобное «слипшотро» мотоцикла с мощным рулем и открытым обдувочным двигателем. Особенно обращает на себя внимание подвеска обоих колес мопеда. Переднее и заднее колеса снабжены спиральными ресорами и гидравлическими амортизаторами, причем на переднем колесе «ход» пружины составляет 82 мм, а на заднем 90 мм. Подвеска переднего колеса выполнена с качающимися рычагами.



Двигатель имеет принудительное воздушное охлаждение и развивает мощность 4 л. с. Степень сжатия — 5,7:1. На двигателе предусмотрены топливный фильтр и «морская» воздушная заслонка. Передача крутящего момента осуществляется через трехступенчатую коробку передач. Размер колес — 23 x 275. Вес мопеда — 70 кг. Допустимый обдув — в счете двойного седла, т. е. двух пассажиров — 230 кг.

РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ С ПЕРЕМЕННЫМ ПЕРЕДАЮЩИМ ЧИСЛОМ

В США разработана конструкция нового рулевого механизма с переменным передаточным числом (см. рис.), выполненного по типу — глобоидальный червяк с двумя роликами.

При движении автомобиля в прямом направлении ролики располагаются в средней части червяка и соприкасаются с ним внутренними боковыми поверхностями. При повороте рулевого колеса приближаются на пол-оборота в любую сторону с червяком контактирует внешняя плоскость одного из роликов, в результате чего передаточное число механизма уменьшается. Максимальное передаточное число рулевого механизма — 20 (при движении в прямом направлении), минимальное — 12 (при повороте колес на максимальный угол). Ролики установлены на конических подшипниках.

Новый рулевой механизм облегчает управление автомобилем, повышает его маневренность и облегчает самостоятельный поворот колес в нейтральное положение.



На маминей „Волге“

Еще издали на Минское шоссе видна большая толпа людей, а за ней — разбитая ношенская «Волга», стоящая поперек дороги. Неподалеку — «Победа» с помоям кузовом и вдавленной облицовкой. К месту аварии подъезжает милинский мотоцикл. В его колыске груднчатно ухмыляется молодой человек, водитель «Волги» Геннадий Карцев. Привезший его сотрудник милиции протгивает инспектору справку мелндийской экспертизы: «Средняя степень оьянения». Все с гневом смотрят на Карцева, и только из «Волги» слышен пыльный смех густо накрашенных девиц и прилизанных хлипких молодых людей — собутыльников Карцева...

В этот день с утра шел дождь, асфальтованное попутно дороги было скользким. Несмотря на это, двадцатипятилетний шофер-любитель Геннадий Карцев вел «Волгу» ЭК 55-98, принадлежащую его матери-пенсионерке, со скоростью 80—85 км/час. До этого он изрядно выпил и хотел похвастать перед своими приятелями и приятельницами «высоким классом езды».

Карцев и в трезвом виде управлять автомобилем как следует не умея, а будущим людям, тем более не мог удержать автомобиль. На большой скорости он выжал сцепление, «Волгу» начало бросать из стороны в сторону, пока она не ударила в следовашую настречку «Победу». В результате — сильно разбиты два автомобиля.

Но дело не только в этом. Когда на место аварии прибыли сотрудники отдела ГАИ и БД, выяснилось, что на руках у Карцева имеется только выданная гадами от удостоверения водителя со сданными подчистку и доверенности на управление машиной, выданная Карцевой Л. В., матерью водителя.

Оказывается, Карцев получил права шофера-любителя всего год назад. Меньше чем через три месяца он уже подал на комиссию по лишению прав за управление автомобилем в нетрезвом состоянии. После окончания срока лишения (7 февраля 1959 года) Карцев на следующий день, 8 февраля, опять выехал на «Волге» в пьяном виде. Уже будучи вновь лишенным права управления автомобилем, он собрал компанию собутыльников, написал и разбил не только «Волгу», но и другой автомобиль. Лишь случайно авария обошлась без человеческих жертв.

В данном случае вызывает возмущение не только поведение Карцева — сына, а и позиция Ларисы Васильевны Карцевой Знак, что ее сын за управление автомобилем в нетрезвом виде неоднократно лишался водительских прав, она тем не менее со спокойной душой подписала доверенность на его имя. Не пора ли подумать о соответствующей форме ответственности и для лиц, выдающих доверенности на пользование своими машинами заводским пиянцам и людям, лишенным удостоверений на право управления автомобилями?

О. ФЕДОТОВ,
зам. начальника 13-го отделения
ГАИ и БД УВД Мособлсполкома.

УТВЕРЖДЕНА ТИПОВАЯ РАЗМЕТКА ДОРОГ

Известно, что разметка дорожных покрытий способствует предотвращению дорожных происшествий и улучшает условия движения транспорта. Но до последнего времени не было единых стандартов и правил нанесения на проезжую часть линий безопасности. В различных областях разметка делалась по-разному. Сейчас этот недостаток устранен. Госавтоинспекция Главного управления милиции МВД СССР разработала и утвердила типовую разметку дорожных покрытий, в которой учтены и международные рекомендации.

Чем же отличается новая единая типовая разметка от ранее наносимых линий безопасности. Принципиальное различие заключается прежде всего в том, что установлены строгие разграничения между значениями непрерывных и пунктирных линий, а также определенные минимальные и максимальные размеры ширины всех линий и надписей.

Пунктирную линию при необходимости разрешается пересекать или, например при обгоне, на нее можно наезжать. Если же на дорожном полотне имеется непрерывная линия, этого ни в коем случае делать нельзя.

На городских проездах и автомобильных дорогах при необходимости могут наноситься одновременно две параллельные линии — пунктирная и непрерывная (рис. 1). В таких случаях пересекать линию разрешается транспорту, находящемуся со стороны пунктирной линии в ближайшем к ней ряду.

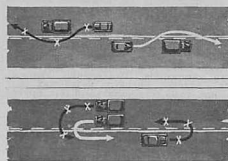


Рис. 1.

Обычные осевые линии наносятся пунктиром на улицах и автомобильных дорогах с интенсивным движением транспорта. Непрерывные линии, как правило, применяются в опасных местах, на дорогах и улицах с ограниченной видимостью (крутые, закрытые повороты, переделы профиля, сужения и т. д.) (рис. 2).



Рис. 2.

На подступах к перекресткам с интенсивным движением по пересекающимся улицам (в том числе и на регулируемых) могут наноситься полосы движения.

Типовой разметкой предусматривается применение надписей на дорожных покрытиях, например: «Держись правой стороны». Такие надписи предупреждают водителей об опасных участках дороги. Они делаются весьма короткими. Размер букв зависит от допустимой скорости движения. Так, при скорости выше 50 км/час, размер букв равен не менее 2,5 метра (рис. 3).

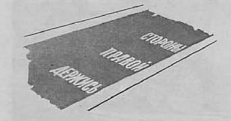


Рис. 3.

Упорядочено нанесение «стоп»-линии. Она должна иметь ширину от 20 до 50 см и наноситься в таких местах, чтобы водитель остановившегося перед ней автомобиля мог свободно просматривать все подступы к перекрестку в пределах 50—80 метров.

Определен порядок обозначения пешеходных переходов. Переходы обычного типа размечаются пунктирными линиями, металлическими кнопками

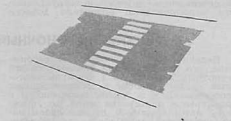


Рис. 4.

или специальными вставками из цветных (белых) материалов. Пешеходный переход типа «Зебра» размечается полосами шириной 50—60 см (белой или желтой краской) с такими же расстояниями между ними и длиной не менее 2,5 метра. Полосы наносятся параллельно движению транспорта (рис. 4).

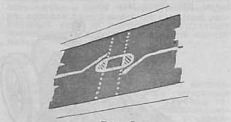


Рис. 5.

Островки безопасности наносятся так, как показано на рис. 5.

Типовая разметка дорожных покрытий не только сыграет большую роль в упорядочении движения транспорта и пешеходов, но и во многом будет способствовать предотвращению дорожно-транспортных происшествий.

А. АНСИМОВ,
начальник ГАИ МВД РСФСР.

НИ ПОСОБИЕ, НИ УЧЕБНИК

Всем известно, как велика нужда автолюбителей в хорошем пособии. Ведь не секрет, что за руль собственного автомобиля часто садятся люди, профессия которых не имеет ничего общего с автомобильной. К сожалению, вышедшее недавно «Пособие автолюбителя» (авторы Г. Е. Нагула, В. С. Калесник, А. И. Манзон. Гостехиздат УССР, Киев, 1958), на мой взгляд, не удовлетворяет требованиям широкого круга начинающих автолюбителей.

Авторы неправильно спланировали и подобрали материал. Совершенно излишне включать в справочники и пособия описание общего устройства автомобиля. В пособия этого раздела занимает более 1/3 книги и напечатано сложными, не всем понятным языком. Об этом гораздо лучше и полнее сказано в любом учебнике. Зато о самом главном — типичных неисправностях и способах их устранения — сказано очень мало.

Так, например, на стр. 26—27, где речь идет об основных неисправностях газораспределительного механизма, рассказано только о двух неисправностях — плохом прилегании клапана к гнезду и о неполном открывании клапана. А разве других неисправностей в газораспределительном механизме не бывает? Да дело и не только в этом. Посмотрите, как пишут авторы пособия: «Признаком неполного открывания клапана служат стук в двигателе и падение мощности» (17). Вряд ли это что-нибудь говорит начинающему автолюбителю, который совсем недавно сел за руль.

И далее: «Обнаруженные неисправности следует устранить так: образовавшийся налет удалить; клапаны, имеющие незначительные раковины, притереть; поломанную пружину заменить». Ну а как это сделать? Об этом автолюбитель должен догадаться сам или спросить в изданиях, написанных более добросовестными авторами.

Совершенно несправедливым является включение в пособие правил уличного движения. Это только агромождает книгу, так как правила движения выпущены отдельными изданиями в разных городах.

Кстати сказать, и правила эти имеют в каждой области свои особенности, которые, конечно, нельзя предусмотреть в одной книге. Но пусть, что издательство и авторы все-таки решили ввести этот раздел в пособие. И в этом случае был необходим элементарный отбор. В самом деле, зачем автолюбителю знать обязанности лиц, отвечающих за транспорт, или читать указание о том, что «...водители должны иметь путевой лист, перед каждым рейсом записывать в него...» и т. д.

Зная правила движения и описание общего устройства автомобиля 2/3 книги, авторы самому важному и нужному разделу — Проверка работы и регулировка основных механизмов автомобиля — отвели слишком скромное место. Неудачительно, что материал этого раздела не систематизирован, мало интересен в техническом отношении, беден по содержанию.

Приведу несколько примеров. О кривошипно-шатунном механизме в пособии сказано буквально пять строк — в какой последовательности затягивают гайки головки блока. В другом месте авторы рекомендуют проверить степень заряженности аккумуляторной батареи индукционной вилкой, а плотность электролита — ареометром. А что делать тем автолюбителям, у кого этих приспособлений нет? Список таких примеров, к сожалению, можно было бы намного увеличить. Пособие изобилует глаголами неопределенной формы — «залить», «замерить», «устранить», «протереть» и т. п., а как это сделать — об этом авторы умалчивают.

Автолюбителям нужна хорошая справочная литература, дающая максимум материала по ремонту, эксплуатации, переоборудованию автомобиля и изготовлению несложных приспособлений для ухода и профилактики. Таким требованиям книги «Пособие автолюбителя» не отвечает. Трудно сказать, чем руководствовалась издательство, выпуская подобную книгу.

Н. ПЫНИН,
автолюбитель, член автомотоклуба
Калинин.

ПРАКТИКОЙ НЕ ПОДТВЕРЖДАЕТСЯ

В книгах «Техника вождения автомобиля» С. Певзнера, «Индивидуальное обучение вождению автомобиля» И. Плевахова, С. Памеля и других дается много ценных методических указаний. Но рекомендуемый прием переключения передач (рис. 1), на наш взгляд, не имеет практического значения. Он не облегчает работу водителя, не улучшает и чистоту включения.

При включении скорости комочки пальцев руки шофера находится как бы в вышем положении. А ведь автомобиль движется не только по ровному асфальтированному шоссе. При езде по плохой дороге ввиду тряски водителю не

удается быстро и безошибочно взяться за головку рычага, так, как это рекомендуют авторы пособия. Кроме того, даже достаточно сильному человеку очень трудно переключать таким образом передачи на автомобилях средней и большой грузоподъемности, особенно при движении рычага вперед.

Следовательно, рекомендуемый методистами способ захвата рычага необходимо пересмотреть и изменить с таким расчетом, чтобы после сдачи экзаменов в ГАИ водители не высказывали новых способов переключения передач, а пользовались всею жизнь теми, которые он усвоил во время учебы. По-моему, значительно лучшим является положение руки на рычаге, показанное на рис. 2.

И. САЗОНОВ,
преподаватель автошколы.
ст. Раздольное,
Приморский край.

ПОКУПАТЕЛЬ НЕДОВОЛЕН

«Что за человек — покупатель импортных автомобилей в США? Бокруг этой «справки» до сих пор было много статей и создано множество мифов, — пишет швейцарская газета «Автомобиль» редакцию континенту, давние полетики американских автомобильных журналов не испытываю действительные причины роста спроса на европейские автомобили в США».

Газета приводит официальные результаты проведенного Союзом американских автомобильных журналов опроса в апреле 1960, 10,000 лиц, купивших за последние два года автомобили европейского производства.

В свете общего кризиса сбыта, пришедшего и рынку сокращению производства автомобилей, этот рост импорта из европейских стран, тем не менее, из народной «Халовалония и ГРП» выглядит поистине зловеще для коллег и руководителей американских автомобильных концернов. В поисках объяснения они и выдвинули целый ряд наумных выводов, которые, однако, по-настоящему, подобно итальянцам, можно только прийти к сопоставлению с действительностью.

Принимая во внимание, что европейские автомобили покупают в США отнюдь не «легкомысленные» юности голливудского типа, «человек с семьей», — как это пытались изобразить некоторые южно-американские газеты, получающие дотации от Форда, «человек с семьей» — в главьи семьи, люди среднего возраста и относительно «высоких» зарплатных. Из 4,219 покупателей, давших ответы на вопрос о своем «человек с семьей», 77 процентов обозначили себя, как «главу семьи» и лишь 12 процентов подтвердили, как «дочка «человек с семьей». По полученным статистическим данным, «средним» покупателем европейских автомобилей является человек с семейством, состоящим из 3,6 человек, с годовым доходом выше 8,000 долларов; иными словами, как раз тот «американец», «средней» типичности, «состоятельный» автомобильный концерн с всегда связывали свои основные расчеты. Из всех опрошенных 37 процентов составляют владельцы различных контор и предприятий и 17,5 процентов — индустриализированные рабочие.

Развенчан также миф о том, что европейские автомобили покупаются «всеми» из «человек с семьей». 68 процентов покупателей перед тем, как купить европейскую машину, проехали на своем «человек с семьей» и 36 процентов покупателей заявили, что и следующий автомобиль, который они купят, будет европейским. 88 процентов ответивших мотивируют покупку импортного автомобиля его экономичностью, 64 процента — лучшей маневренностью, особенно при парковании (что становится в США острой проблемой), 62 процента — меньшим эксплуатационными расходами.

Более половины всех опрошенных покупателей заявили, что они, разумеется, не покупают европейские автомобили, если бы в США «выпущено было столько» подобное».

Опрос проведен Союзом американских автомобильных журналов в связи с «угрожающим» ростом импорта европейских автомобилей, выявил фактически широкое мотивированное недовольство потребителей американской автомобильной продукции.

МОДЕЛ «СИМСОН» В США

Журнал «НрайтфрэнчТехник» сообщает о предстоящем экспорте в США новой модели легковых автомобилей, выпускаемых народным предприятием Симсон в Вулве (ГРП).

Важнейшим отличием в отличие от всех малолитражных мотороллеров «Симсон КР-50» и мотороллеров «Симсон КР-50» и мотороллеров «Симсон КР-50» — это наличие автоматизированной системы зажигания, запатентованной фирмой, голландии и Польши активно оформившей свои патенты на последние годы машин. И все же сообщение о большом заказе, поступившем из США, является неоспоримым.

Менеджерское признание продукции народного предприятия Симсон свидетельствует о больших производственных успехах молодого коллектива этого предприятия.



Рис. 1.

Рис. 2.



ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Последнюю розыгрыш Большого приза США, который должен был быть официально включен в программу мирового чемпионата по гонкам, в этом году не состоялся, традиционные американские гонки на 500 миль в Индианаполисе рассматриваются в 1956 году как второй этап мирового чемпионата, хотя на результаты его они по-прежнему влияния не оказывают. И на этот раз гонки явились типично американским спортивным мероприятием, отмеченным достоянием большого аэрокосма (из-за отсутствия денежного приза — только 300 000 долларов) и не привлечением ни одного участника из-за границы.

Стартовало 22 июня. Уже на первом круге произошла авария с машиной Эдди Занка, перевернувшейся несколько раз через забор, что, однако, нисколько не ослабило темпа гонки. Вырвавшись вперед Томсон, Ратман, Флагерти и Уорд, идущий седьмой бором, причем Томсон, уступивший временно лидерство Ратману, вновь вырывается вперед. После преодоления 300 миль средняя скорость у этой лидирующей группы составила 220,034 км/час. Новая авария — на этот раз с гоночным Дэвом Сугеном — привнесла прерывания гонок на... 5 минут. Затем опять бежитная скорость, причем Томсон прохлдит лучший круг — 223 км/час. Сильная жара сменилась проливным дождем, что еще более повысило опасность езды с такой скоростью. Гонки не были приостановлены. В результате новые аварии — столкновение МакГилла с Шоком Велландом, прыжок автомобиля Рэй Кроуфордса, налетевшего на стену, вывих плеча у Гримма, неосторожно выскользнувшего с трассы на высокой скорости из-за ветрового щита, и т. д.

В группе лидеров также произошла авария — Флагерти в первом участке потерял управление автомобилем, выскочив вырвался Уорд, который уже не уступил лидерства преследовавшим его Ратману и Томсону. Уорд финишировал первым, Ратман пересек линию финиша всего на 23 секунды позднее.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Автомобильные гонки «Тарга Флориано» традиционно проводящиеся с 1906 года на горных дорогах Сицилии, лишь впервые в прошедшем году были включены в программу розыгрыша «Кубка конструкторов», то есть первенства мира по спортивным автомобилям.

Соревнования 1959 года на этой трассе, являющиеся вторым этапом розыгрыша первенства мира, ознаменовались большой неудачей фирмы «Феррари», все четыре экипажа, которой (Ворак и Брукс, Хилл и Гендешен, Гурней и Алисон на трехлитровых машинах и Кабианья — Скавотти на двухлитровой машине) потеряли местное пороканье. Тяжелые испытания этой гонки лучше всего выдержали экипажи «Аston Мартин» и среди них был отсев. Так, шедшие вперед в течение всей гонки И. Бонниер и В. Трусс оба выскочили на 20 км от финиша сойти с дистанции из-за поломки дифференциала. Победа благодаря этому досталась Фрэнкту и Г. Зейделю, прошедшим всю дистанцию со средней скоростью 91,310 км/час. Следующие два места заняли также спортсмены, выступавшие на автомобилях «Порше».

Третьим этапом розыгрыша первенства мира по спортивным автомобилям были 1000-километровые гонки на Нюрбургенском кольце (ФРГ). Эти гонки прошли с преимущественно Стюартинга Мосса, показавшего на этой дистанции «Аston Мартин» высочайшее личное мастерство. Благодаря успешному старту Мосса,

из 52 стартовавших закончили гонку только 16 участников.

Результат Уорда (218,64 км/час) является новым рекордом.

Большой приз Голландии

Третий этап розыгрыша чемпионата мира по гоночным автомобилям — гонка на Большой приз Голландии ознаменовалась довольно неожиданной победой шведского гоночника Нюманна Бюбьева. Гонки проходили в Зандворте на дистанции 315 км (75 кругов) по трассе с пологими изгибами и извилистыми поворотами. Бюбьева показал себя очень хорошо уже на тренировке и поэтому стартовал на первом месте за рулем «Стюартинга Моссом и Джексом Брэхемом. Он сразу же захватил лидерство. Мосс держал первое в кругов, в некотором отдалении, но затем, последовательно обогнав всех, приблизился к лидеру. Сначала Мосс выскочил с дороги Брэхема, который уступил ему второе место, а затем в течение 12 кругов преследовал Бюбьева, сумев заставить на некоторое время вперед. Но затем в «Купере», на котором выступал Мосс, отклеилась коробка передач, и он сошел с дистанции. Технические неполадки были также и на всех автомобилях «Феррари»: шедшие на машинах этой фирмы в первом ряду вместе со Стюартингом Моссом и Джексом Брэхемом, А. Алисон вышел лишь на 9-е место.

Победитель гонки И. Бонниер, выступавший на английском автомобиле BRM, прошел дистанцию со средней скоростью 201,6 км/час. Второе место занял Джек Брэхем, шедший на «Купере». Любопытно, что эти два спортсмена, а также Стюартинг Мосс, проехавший круг со совершенно одинаковой скоростью — за минуту 37,2 секунды (1,92 км/час).

После третьего этапа розыгрыша чемпионата мира вперед австралийский спортсмен Джек Брэхем (14 очков). На втором месте — Уорд (8 очков), третьим — Бонниер (8), далее — Брукс, Ратман (по 6 очков) и др.

Имевший далеко не лучшее тренировочное время, уже к третьему кругу шел с отрывом от ближайшего конкурента на дистанции. В двадцать один круг не уступил лидерства и, проведя за рулем 37 кругов из 44, уверенно привел машину и финишу (его напарником был Джек Фарман). На втором и третьем месте вышли Гендешен—Хилл и Брукс—Ве, выступавшие на автомобилях «Феррари» (модель «Грета Роса»). Американцы Гурней и Алисон, также шедшие на «Феррари», были вынуждены уступить второе место спортсменам из Германии — Герману и Маглюно, которые оказались также победителями в своем классе (200 см³).

После 5 туров лидирует фирма «Порше» (15 очков), на втором месте — «Феррари» (10 очков), далее «Аston Мартин» (6 очков) и «Мазерати» (2 очка).

НОВЫЕ РЕКОРДЫ

В конце мая на автодроме близ Милана известный итальянский спортсмен Джинно Каванна предпринял ряд удачных попыток улучшить международные рекорды скорости на автомобилях собственной конструкции с рабочим объемом двигателя 1000 см³. В результате рекорды скорости на автомобилях собственной конструкции с рабочим объемом двигателя 1000 см³, что превышает до сих пор рекорд скорости в классе до 250 см³, по и ре-

НОВЫЙ МИРОВОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ НА ВОДЕ

Известный английский гоночник, мировой рекордсмен Дональд Комблэйл предпринял недавно новую попытку установить свой абсолютный мировой рекорд скорости на воде, установленный в прошлом году.

Завезды производились на озере Коинстон в Англии на реактивной гоночной лодке «Синия птица». В одну сторону Комблэйл прошел контрольный километр с небольшой ошибкой на воде скоростью — 442,716 км/час. При заезде в обратную сторону, однако, Комблэйл вынужден был дросселировать двигатель из-за подпрыгивавшей потеревающей волны и прошел дистанцию со скоростью 395,900 км/час, то есть ниже предыдущего достижения.

Тем не менее результат, выведенный в среднем из двух заездов (419,800 км/час), значительно превышает показанный в прошлом году скорость (400 км/час) и является новым абсолютным мировым рекордом скорости на воде.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО МОТОКРОССУ

Шестой тур розыгрыша первенства Европы по мотокроссу. Большой приз Польши. Ввиду отсутствия гоночного оборудования этой победой значительно укрепил свое положение Лизера. Так же, как ранее сразившихся в Тренти-овиче, третьим стал в первом заезде к первому месту и удовлетворенным вторым, пропустив вперед шведка Тибллина. Во втором заезде, однако, он лидировал по линии финиша, в результате чего и добился общей победы и получения Большого приза Польши. Оба заезда в лидирующую группу входили также чехословацкие гоночники Рон и Кмох, вышедшие в обоих заездах на 2-е и 3-е места. Четвертым был швед Рикардссон и пятым — поляк Френх.

Менее удачно сложился для Чинена третий этап розыгрыша первенства в классе Большой приз ФРГ. В обоих заездах он занял соответственно седьмое и девятое места, переживавший же в обоих заездах Тибллин, чехословацкий гоночник Я. Кмох в обоих заездах был четвертым, что обеспечило ему общее третье место в розыгрыше приза.

Несмотря на неудачу в ФРГ, Яормир Чинен продолжает оставаться лидером турнира. В первом туре розыгрыша набрал 28 очков (4, 8, 8, 8). На три очка меньше имеет Яорослав Кмох (6, 6, 3, 2, 4, 4), равная по количеству очков с ним — третье место с 19 очками занимает английский Стоунридж, далее Рикардссон (15), Тибллин (13), Рон и Дален (по 12), Тибллин (11).

Корд в классе 350 см³. С еще лучшим результатом Каванна прошел 1 миль — он развил скорость 232,118 км/час.

Побиты рекорды не же дистанции и в заездах со стартом с места. Так, 1 км со стартом с места Каванна проехал со скоростью 126,715 км/час, а 1 милью — со скоростью 146,899 км/час. Эти результаты превышают также соответствующие рекорды в классе до 350 см³.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРОЖИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (научный редактор), А. М. НОРМИЛИЦЫН, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ.

Корректор Н. И. Хайло.

Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенная, 26/1. Тел. К-46-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 11.VII.59 г. Бум. 60x92/8 2,25 руб. л. 4,5 усл. печ. л. 8,5 уч.-изд. л. 4 + вкладки. Подл. к печ. 1.VIII.59 г. G-59859 Тир. 125 000 экз. Цена 3 руб. Цех 3. ИЛ. 1959.

3-я типография Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

КАТЕР ИЗ ПЛАСТМАССЫ

В 1960 году намечено освоить серийный выпуск катеров индивидуального пользования. Начаты работы по конструированию этих небольших и удобных судов. Один из типов такого катера разработан в Московском конструкторском бюро под руководством В. Ю. Соловьева. Проект предусматривает изготовление катера с корпусом из пластмассы в трех различных вариантах:

- а — со стационарной жесткой кабиной и складывающимся тентом;
- б — открытый со складным тентом;
- в — с упрощенным тентом на дугах (грузовой).

В катерах типа а и б в носовой части кабины расположены два кресла: для водителя и пассажира, а в кормовой — диван, который раскладывается и может служить спальным местом двух пассажиров. У катера модели в корма предназначена для груза весом до 300 кг.

Наибольшая длина корпуса — 4,85 м, ширина — 1,8 м, высота борта на миделе — 0,81 м, габаритная осадка — около 0,57 м. Вес порожнего судна — около 650 кг. Водонесущие катеров типов а и б с четырьмя пассажирами — около 1000 кг, катера в с водителем и грузом — около 1100 кг. Так как при максимальной скорости катер переходит на режим глиссирования, обводы его корпуса будут остроскулыми. Тянувший гребной винт на откидной колонке расположен за транцем катера. Реверсивно-редукторная передача к винту имеет много сходного с передачей подвесных лодочных моторов. Осадка катера с откинутой (поднятой) колонкой — около 0,25 м.

В корме устанавливается двигатель «МЗМА-407» (от автомобиля «Москвич-407»), приспособленный для судовой службы. В нем имеется холодильник, где вода, циркулирующая в замкнутом контуре, охлаждается заборной водой; маслохолодильник; охлаждаемый выхлопной коллектор; помпа для откачивания заборной воды.

При эксплуатации конвертированного автомобильного двигателя следует ограничивать его мощность 35 л. с. При таком режиме будет обеспечена надежность и долговечность работы установок, примерно 35 км/час. На полном ходу средняя скорость в этом случае составит мощности двигателя 40 л. с. Скорость возрастает до 38—40 км/час, запас бензина в 55 кг обеспечивает непрерывное плавание на протяжении 6 часов.

На катере будет использована система электрооборудования двигателя «МЗМА-407».

Корпус из пластмассы придает катеру легкость и высокую прочность. Кон-

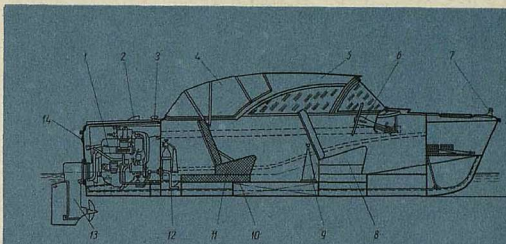
струкция судна делает его непотопляемым при повреждении одного из отсеков. Катер снабжен необходимым оборудованием и снаряжением для удобной и безопасной эксплуатации.

Конструкторское бюро разработало также вариант катера, корпус которого сделан из легкого алюминиево-магниевого сплава.

После испытаний опытных образцов в 1960 году будет окончательно определена серийная конструкция первого советского катера индивидуального пользования.

Инженер Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ.

Москва.



- 1 — двигатель МЗМА-407, 2 — воздухозаборник, 3 — утня швартова, 4 — собранный тент, 5 — крыша кабины, 6 — рулевой привод, 7 — рым, 8 — заводная ручка, 9 — руль, 10 — узел устоятия спального места, 11 — диван, 12 — заводная ручка, 13 — откидная вертикальная колонка, 14 — гребной вал.

