



А п р е л ь 1 9 6 0

№ 4

За рулем

Апрель. Год издания 18-й



В этом номере:

1200 МЕХАНИЗАТОРОВ  
ОДНОГО КОЛХОЗА

ЗАВОД НА РОДИНЕ ИЛЬЧИКА

СОВЕТСКАЯ ГАЗОВАЯ  
ТУРБИНА

ЛЕНИНСКИЙ ДЕКРЕТ  
ОБ АВТОДВИЖЕНИИ

БОЛЬШОЙ КРОСС  
В МАЛЕНЬКОМ ГОРОДЕ

ПОБЕДИЛА ДРУЖБА

ПО ЗАСНЕЖЕННЫМ ТРАССАМ

КАК СТРОИТЬ «ЮНИОР»?

РАЛЛИ ВХОДЯТ  
В СПОРТИВНЫЙ БЫТ

НОВЫЕ МОТОРЫ ДЛЯ  
ГОЛУБЫХ ТРАСС

ИСТОРИЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ  
ВОССТАНОВЛЕН

ГАНЗЕЛКА И ЗИКМУНД В  
АЛБАНИИ

СПОРТ И ТЕХНИКА  
ЗА РУБЕЖОМ

БАСТУЮТ... АВТОИНСПЕКТОРА

На первой странице  
обложки: Фото-монтаж  
И. Марголина.



Только в 1-й таксомоторный парк столицы передано около 20 бывших персональных машин. Эти автомобили переоборудуются под такси. На снимке: маляр Б. Базанович наносит на кузов ГАЗ-12 отличительный знак «такси» (см. стр. 10—11).  
Фото П. Воброва.



Кубок «Дружба народов» — так назывались соревнования на ледяной дорожке сильнейших гонщиков СССР, Финляндии, Чехословакии и Швеции, проведенные в феврале Центральным автотомотолубом СССР. На снимке — один из эпизодов второго этапа соревнований: советские гонщики Е. Константинов (№ 17), Г. Плещиков (№ 5) и чех Ярослав Махач (№ 8) проходят поворот (отчет о соревнованиях см. на стр. 14—17).

Фото В. Светланова.

21 февраля в г. Тарту (Эстонская ССР) был дан старт второму Всесоюзному зимнему ралли, проведенному в честь дня Советской Армии. На снимке запечатлен момент начала этих интересных командных соревнований — выход головной машины первой команды из закрытого парка на линию старта. О том, как прошли соревнования, читайте корреспонденцию на стр. 18.

Фото Ю. Клеманова





## 90 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ИЛЬИЧА

**Н**ароды Советского Союза, всего социалистического лагеря, прогрессивное человечество мира торжественно отмечают девятую годовщину со дня рождения Владимира Ильича Ленина, всю свою жизнь отдавшего делу освобождения трудящихся от гнета эксплуататоров, делу победы нового общественного строя.

В. И. Ленин был гением революции, ее стратегом и руководителем, организатором первого в мире Советского государства. Титаническая деятельность В. И. Ленина неразрывно связана с деятельностью созданной им героической Коммунистической партии Советского Союза, ставшей образцом революционной организации международного рабочего движения.

Неоценим вклад В. И. Ленина в сорокалетнюю передовую революционную теорию. Он обогатил ее новыми положениями, новыми выводами, имеющими огромное значение для пролетариата всех стран, для его борьбы за светлое будущее.

Веками, указывал Н. С. Хрущев на мигнание трудящихся Москвы после поездки с визитом друзья по странам Юго-Восточной Азии, люди мечтали о лучшей справедливой жизни, создавали сказания и легенды о таком времени, когда не будет богатых и бедных, когда все люди будут счастливы. Но то были легенды и сказания. Сейчас люди чувствуют и сознают, что счастье в их собственных руках. Оно выковывается в борьбе и труде за создание нового мира, избавленного от пороков и бедствий старого мира. Все больше людей видит, что путь в этот новый мир, путь к новой жизни правильно указан марксизмом-ленинизмом. Учение марксизма-ленинизма не отвлеченная теория, но фантастическое библейское сказание о райской жизни в потустороннем мире. Это глубоко жизненное и верное учение, практика в котловане революционной борьбы подтверждается практикой нашего коммунистического строительства, опытом сотен миллионов людей социалистических стран, где все поставлено на службу народу, где свободные народы трудом своим создают свое счастье. И это пример и опыт высоко ценят народы,

борющиеся за свою независимость, за мир и лучшую жизнь на земле.

Коммунизм — вот тот прекрасный идеал, та возвышенная цель, к которой был устремлен, за осуществление которой так страстно боролся Владимир Ильич. Он не мог, не умел жить иначе, как служа этой великой цели. В подрастающие поколения, в детях, а Ильич видел будущее коммунизма. Часто, когда он говорил с детьми, пишет в своих воспоминаниях Надежда Константиновна Крупская, он полусерьезно спрашивал: «Не правда ли, ты вырастешь хорошим коммунистом?»

Как радовался бы Ильич, если бы смог видеть, как выросли за эти десятилетия, прошедшие после его смерти, ряды молодых борцов за коммунизм, как далеко вперед продвинулись народы по пути осуществления его мечты.

Советский Союз, идущий во главе всего прогрессивного человечества, добившийся полной и окончательной победы социализма, вступил в новый период своего развития — период развернутого строительства коммунистического общества. Определяющим моментом перехода от социализма к коммунизму, намеченной партией, является создание необходимой материально-технической базы.

Это задача — огромного масштаба. Решающим шагом в ее осуществлении будет выполнение семилетнего плана развития народного хозяйства СССР, принятого XXI съездом КПСС. Этим планом предусмотрено увеличение валовой промышленной продукции примерно на 80%. Причем каждый процент прироста валовой продукции в последнем году семилетки будет равен всей продукции, которую выпускала промышленность России в 1913 году.

Еще накануне Великого Октября В. И. Ленин указывал, что перед нами маячила перед Россией вопрос с беспрецедентной резкостью: либо погибнуть, либо достигнуть наиболее развитые страны, а затем и перегнать их в экономическом отношении.

Выполняя этот ленинский завет, советский народ добился крупных успехов. К концу 1938 году промышленная продукция Советского Союза значительно превалила промышленную продукцию Франции, Англии и Западной Германии вместе взятых. XXI съезд КПСС наметил новый этап экономического соревнования с капитализмом. Иные задачи состоят в том, чтобы добиться перевеса над капиталистической системой в мировом производстве, превзойти наиболее развитые капиталистические страны по производительности общественного труда, по производству продукции на душу населения и обеспечить самый высокий в мире жизненный уровень.

На новом этапе Советский Союз должен превзойти уровень производства США — передовой страны капиталистического лагеря. По абсолютному ежегодному приросту промышленной продукции и по темпам роста производства СССР уже превзошел Соединенные Штаты. Мы завершим шаг вперед вчетверо быстрее, чем американцы. К 1970 году, а может быть и несколько раньше, Советский Союз выйдет на первое место в мире как по абсолютному объему производства, так и по производству продукции на душу населения. Это будет всемирно-историческая побе-

да социализма в мировом соревновании с капитализмом. Международной арене, это будет осуществление задачи, поставленной Ильичем.

По ряду показателей Советская страна уже оставила далеко позади лучшие достижения передовых капиталистических стран. Недавно возвратившись из поездки по СССР американские сенаторы вынуждены были признать, что Советский Союз перенал Соединенные Штаты еще и в области строительства гидроэлектростанций.

Превосходство советской науки и техники в области исследования космоса признано во всем мире. У нас построены крупнейшие и лучшие в мире реактивные и турбореактивные ракеты, самолеты, работает самый мощный ускоритель элементарных частиц, спущен на воду крупнейший атомный ледокол «Ленин». Все это свидетельствует, что СССР успешно завоевывает первенство и в техническом прогрессе.

Мы хорошо начали нашу семилетку. За один лишь 1959 год в строй вступило свыше 1000 крупных предприятий, производство стали выросло на 5 миллионов тонн (это больше, чем до революции в России вырабатывалось за целый год), нефти — на 16,3 миллиона [это почти вдвое больше довоенной нормы годовой выработки], электроэнергии — 28,6 миллиарда киловатт-часов [в царской России ее производство едва превышало 2 миллиарда киловатт-часов в год]. На предприятиях оборудовано более 1400 автоматических, полуполуавтоматических и поточно-конвейерных линий.

В решении намеченных семилетним планом задач огромную роль играет бьющая ключом творческая инициатива трудящихся, патристическая активность масс. В сибирских субтинках 1919 года Владимир Ильич увидел великий почин, замечательные ростки нового. «Мы придем к победе коммунистического труда», — такой был завет нашего вождя. Жизнь полностью подтвердила правильность ленинского предвидения. Новым доказательством этому является небывалый подъем социалистического соревнования за досрочное выполнение заданий семилетки, развитие массового движения ударников в бригад коммунистического труда. В 1959 году тралящих внесено 3 миллиона 300 тысяч рационализаторских предложений, по улучшению производства, за тот же срок более двух миллионов изобретений и усовершенствований было внедрено.

В канун 90-летия со дня рождения В. И. Ленина трудящиеся повсеместно стали на трудовую вахту, посвященную этой юбилейной дате. Так, мелитопольские моторостроители решили к 22 апреля, дни рождения Владимира Ильича, выполнить черновую работу, связанную по выпуску продукции и начать серийное производство двигателей для микролитражного автомобиля «Запорожчик».

В. И. Ленин стоял у колыбели советского автомобилостроения и тракторостроения, придавая исключительно важное значение развитию этих отраслей промышленности. Мы завершили строительство слова, сказанные в 1919 году и ставшие крылатыми: «Если бы мы могли дать завтра 100 тысяч первоклассных тракторов, снабдить их бензином, снабдить их машинистами [вы прекрасно знаете, что пока это — фантазия], то средний крестьянин сказал бы: «Я за коммунизм»

[Г. е. за коммунизм]. В марте 1918 года по личному распоряжению В. И. Ленина было начато оборудование тракторного завода в г. Марксе Саратовской области.

Мечта Владимира Ильича самоотверженным трудом советских людей воплощена в жизнь. Ныне на полях страны работают 1.700.000 тракторов [в пересчете на 15-силные], полимиллиона комбайны и большие количества другой современной техники. Теперь наше сельское хозяйство получает каждый год в 2,5 раза больше того, о чем мечтал Ильич.

«Автомобильное дело, — указывал В. И. Ленин, — при условии обслуживания большинства населения, имеет громадное значение...». Первые советские автомобили АМО-Ф-15 были созданы лишь в 1924 году — в год смерти Владимира Ильича. Сейчас наша страна располагает мощной автомобильной промышленностью. Первоклассный автомобильный завод построен на родине В. И. Ленина — в Ульяновске, бывшем Симбирске. Роль автомобильного транспорта с каждым годом возрастает, автомобили все глубже проникают в различные отрасли народного хозяйства, их услугами пользуются все советские граждане. Более того, наши отечественные автомобили экспортируются во многие страны, в том числе, начиная с 1960 года, будут продаваться и в США.

Нельзя не подчеркнуть, что советские автомобилисты несут в своем распоряжении чрезвычайно важный документ — декрет «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям», подписанный 10 июня 1920 года Владимиром Ильичем. Декрет охватывает широкий круг вопросов — о номерных знаках, о порядке регистрации автомобилей, о путевых листах, о мерах безопасности, о праве пользования автомобилями, об автономичности и т. д. — и лежит в основе всех ныне действующих правил по эксплуатации автомобилей.

Вместе со всем советским народом глубоко чтят память о Владимире Ильиче члены нашего массового оборонно-патриотического Общества. Отмечая знаменательную дату, комитет и учебные организации ДОСААФ проводят беседы, лекции, доклады о деятельности Владимира Ильича, агитпробы, вечера, спортивные мероприятия, посвященные ленинским дням. Учебные организации подводят итоги социалистического соревнования, берут новые повышенные обязательства по улучшению учебной и спортивно-массовой работы. Недавно закончилась всесоюзный смотр автомотоклубов ДОСААФ, позволивший выявить его победителей. По итогам смотра лучшими признаны автомотоклубы — Харьковской области (начальник Н. Тараненков), Раменский районный (начальник В. Блинов) и Фрунзенский республиканский (начальник З. Андреевская).

Сейчас в Обществе все шире развернуто движение за создание самостоятельных клубов, увеличивается подготовка водителей — шоферов, трактористов, мотоциклистов, мотористов. Дальнейшее повышение качества их обучения и воспитания, улучшение всей спортивной и оборонно-массовой работы среди населения будет лучшим вкладом членов нашего Общества в дело, которому отдавал всего себя Ильич, в дело укрепления могущества нашей Родины.

# Н О В Ъ



«Шел декабрь 1920 года. В дымной теплушке, подолгу протановавшей на застывших полупанках, добирался казак станции Лабинская, большевик Степан Лозовой на VIII Всероссийский съезд Советов.

И вот — Москва. Просторный зал Большого театра переполнен. Затаяв дыхание, делегаты слушают речь Ленина. Каждое слово Ильича глубоко западает в душу. Но особенно взволновали представителей сельской бедноты мысли, высказанные оратором о переустройстве крестьянского хозяйства.

С горячим желанием преобразить Россию отсталую в Россию социалистическую разрезались делегаты по городам и губерниям. Вернулся домой и Степан. Много раз рассказывал он станинникам о Владимире Ильиче, съезде, Москве, о новом строительстве на селе. А спустя некоторое время Лозовой с товарищами организовал в Лабинске первую сельскохозяйственную коммуну — «Красная нива».

«1960 год. Лучи солнца быстро сливаются снежный покров, обнуживая землю. Выйдя из берегов, река Лаба стремительно мчит тальные воды. Расправляют изумрудные стебельки озимые. Все говорит о наступлении весны, второй весны семилетия.

Минуло всего два года с момента принятия закона о дальнейшем развитии колхозного строя и реорганизации машинно-тракторных станций. Много изменений произошло за этот небольшой срок в колхозе имени В. И. Ленина, фундаментом которого являлся «Красная нива». Только за 1959 год коллективное хозяйство получило 26 миллионов рублей прибыли. Почти в два раза увеличился невидимый фонд артели. Вместо натуроплаты трудящиеся полностью оплачиваются деньгами.

Несколько гектаров занимают в колхозе постройки, где разместились трактора, автомобили, комбайны, мастерские, склады горюче-смазочных материалов. Но жизнь идет вперед. И уже возводятся добротные кирпичные стены новых механических мастерских, подсобных помещений.

Вспомянив недавнее прошлое, главный инженер колхоза Николай Иванович Сулименко говорит:

— Начинали мы с нескольких тракторов, а теперь у нас сельскохозяйственных машин 176 различных марок и наименований. За последние два года количество тракторов возросло с 47 до



В адрес первичной организации ДОСААФ колхоза имени В. И. Ленина поступает много почты. На снимке с почтальоном Н. Дечев и председателем комитета оборонного Общества А. Гавриш.



# КОЛХОЗНАЯ



93, автомобилей с 32 до 66. Получили мы и 25 комбайнов.

Чтобы управлять этой техникой, ухаживать за ней, понадобился многочисленный отряд квалифицированных механиков. Готовить технических грамотных специалистов звалась первичная организация ДОСААФ. Ее председатель Александр Савин Гавриш приехал работать в село после демобилизации. За годы службы в армии Гавриш прошел путь от командира взвода до начальника автомобильной службы дивизии. Он хорошо знает устройство автомобилей, тракторов, двигателей, имеет удостоверение водителя первого класса.

Массовая подготовка кадров в колхозе — дело новое. И не все сначала верили в успех. Одни ссылались на отсутствие учебной базы, другие — преподавателей, третьи — помещения. Но ни эти разговоры, ни трудности не смогли остановить зародившееся в колхозе патристическое движение.

В бригадах, на фермах, в правлении появились объявления об открытии курсов шоферов, трактористов, мотоциклистов, мотористов-дизелистов, электриков и т. д.

Упорством в учебе двух молодых приемщиков восьмой тракторной бригады Анатолия Хомца и Николая Рудакова поразились все колхозники. Шутка ли сказать: чтобы попасть на занятия, парни преодолевали сорокакิโลметровый путь.

Преподаватели-общественники Герой Социалистического Труда П. Асоций, И. Горюхой, И. Ватулин, лучший шофер колхоза В. Другалев, инженер Н. Сулменко, А. Гавриш после работы терпеливо объясняли курсантам устройство двигателя, ходовой части, взаимодействие узлов и механизмов автомобиля, трактора.

Так первичная организация ДОСААФ нашла свое место в повседневной жизни. О ее возросшем авторитете говорит хотя бы такой факт: все колхозники артели, а их более 3,5 тысячи человек, вступили в члены ДОСААФ. Созданы 23 низовые организации. Деятельность досафовцев стало невозможно отделить от работы тружеников села, решающих благородную задачу, поставленную Коммунистической партией Советского Союза и направленную на дальнейший подъем сельского хозяйства.

Первичную организацию колхоза в районе, да и в крае, стали называть досафовским учебным комбинатом. Это

меткое определение вполне отражает действительность.

В 1958 году, выступив с призывом ко всем сельским организациям ДОСААФ Советского Союза — готовить технические кадры своими силами, лабичцы обязались выпустить 60 шоферов, 25 трактористов, 50 мотористов, 30 мотоциклистов. И сдержали слово. 1190 колхозников овладели техническими специальностями. Среди выпускников 94 водителя, 88 трактористов, 126 мотоциклистов, 256 мотористов-дизелистов.

Несколько лет тому назад чаша машин из-за отсутствия трактористов проливалась, а в 1959 году колхоз уже имел возможность перевести трактора на двухсменную работу.

Молодые механизаторы — вчерашние курсанты Иван Дерабин, Алексей Бондаренко, Николай Кондратов, Василий Кушвидов, Виктор Баранников и многие другие успешно справляются с новыми обязанностями, в отличном состоянии содержат технику, перевыполняют дневные задания.

Тепло процарапа с колхозниками побывавший в Лабинской студент сельскохозяйственной академии К. А. Тимирязева Ким Ду Хван.

— У себя в Корее я буду всегда помнить о вашем дружном коллективе, — сказал он. — Я не только прошел у вас производственную практику, но и окончил курсы шоферов.

Сейчас досафовцы колхоза отмечают 90-летие со дня рождения В. И. Ленина новыми начинаниями.

Сельскохозяйственные работы имеют свою специфику. Невозможно, например, в течение всего года эксплуатировать комбайн или стогуоуладчик. И вот механизаторы начали овладевать смежными специальностями.

Все больше и больше включается в колхозное производство молодежь, выпускников школ. Кому, как не им, зная основы механики, электротехники, химии, осваивать машины. Не случайно комитет ДОСААФ и комсомольская организация решили сделать все, чтобы каждый молодой колхозник приобрел техническую специальность. Для тех, кому вручается новая, более сложная техника, созданы курсы повышения квалификации. Их уже окончено более 100 человек.

Колхоз имени В. И. Ленина соревнуется с сельскохозяйственной артелью имени С. М. Кирова Лабинского района. В социалистических обязательствах запи-

сан пункт: готовить технических специалистов своими силами. Но соревноваться — значит и помогать, вручать товарищей. В колхозе имени С. М. Кирова не хватало трактористов и мотористов. Узнав об этом, соседи предложили колхозникам посетить свои курсы.

Успехом лабичцев способствовало соседнее руководство партийной организации и правления колхоза. С их помощью комитет ДОСААФ приобрел 6 автомобилей, 10 мотоциклов, 3 учебных трактора, двигателя внутреннего сгорания. На техническую литературу и учебные пособия за прошедший год было израсходовано около 15 тысяч рублей.

На одной из центральных улиц Лабинской, недалеко от правления колхоза, стоит белоснежное двухэтажное здание — Дом ДОСААФ. Здесь читаются лекции, выпускается стенная газета, работает библиотека технической литературы, оборудованы учебные классы.

В этом Доме бережно хранится флаг первичной организации, к оному полотно которого прикреплен «Почетный знак ДОСААФ СССР». Эта высокая награда впервые в истории оборонного Общества была вручена сельской первичной организации за массовую подготовку технических кадров.

Г. РУФАНОВ.  
Фото автора.

Еще не начали колеситься всходы, а механизаторы — выпускники досафовских курсов Н. Совалянский, П. Арендцев, В. Велозов уже готовят комбайны к уборочной.



## У СТРОИТЕЛЕЙ ЧЕРЕПОВЦА

АНАТОЛИЙ ДЯЧУК

ГОТОВИТ

РАЗЯЗДИТЕЛЕВ

Его знают все любители мотоспорта в нашем городе. Рабочий-электрик Анатолий Дячук все свободное время посвящает мотоциклу. Вот уже шесть лет он является непременным участником и одним из организаторов всех мотосоревнований в Магадане. В мотокроссе и шоссейно-кольцевых гонках он не раз завоевывал звание чемпиона города, в составе сборной команды области участвовал в первом дальневосточном кроссе, проведенном минувшим летом в Хабаровске.

Благодаря упорной работе по освоению техники и неустанным тренировкам А. Дячук за сравнительно короткий срок получил третий, второй и, наконец, первый спортивный разряд. Он является также судьей I-й категории по автотехспорту.

Но главное для нас — не только спортивные успехи А. Дячука, а большая общественная работа, которую он проводит среди мотоспортсменов города как председатель мотосекции горкома ДОСААФ. Почти все мотоциклисты Магадана обращаются к нему за помощью. Одни идут к Дячку за советом, другие — с просьбой поделиться опытом тренировок, третьи просто хотят отрегулировать и наладить двигатель.

Дом А. Дячука настоящая мастерская, где спортсмен проводит большую часть свободного времени. То он форсирует двигатель, то ищет пути облегчения мотоцикла, то изменяет конструкцию деталей и узлов. Дячук охотно помогает всем, кто обращается к нему. «Плата» за услуги одна — участие в соревнованиях, ставишься в ряды мотоспортсменов. Нередко далеко за полночь возится Анатолий с регулировкой машины, чтобы наутро новичок смог выступить на соревнованиях. Этот метод агитации дает осязательные результаты.

За последнее время в Магадане выросло немало мотоспортсменов-разрядников. Почти все они прошли науку у Анатолия. С совместных поездок на охоту началась его дружба с ныне известным в городе мотоспортсменом шофером Павлом Князевым. Часто обращался за помощью и советом к Анатолию и Михаил Абсаламов, недавно получивший спортивный разряд. Воспитанниками Дячука являются также Геннадий Гутяев, Владимир Красноперов, Георгий Жуковский и многие другие. Более двадцати мотоциклистам помог Анатолий получить спортивные разряды.

Так наш скромный, но энергичный товарищ выполняет начин советских спортсменов и указания III пленума ЦК ДОСААФ, помогая множеству рядовых спортсменов. Организаторская и тренерская деятельность активиста отмечена Центральным комитетом ДОСААФ. Недавно Анатолий Дячук награжден почетным знаком «За активную работу».

В. ТРЕТЬЯКОВ,  
инструктор обкома ДОСААФ.

Магадан.

После III пленума ЦК ДОСААФ СССР в Череповце заметно оживилась работа по подготовке мотоциклистов и мотоспортсменов. Это хорошо видно на примере первой организации ДОСААФ строительства Череповцкого металлургического завода.

Недавно в городе впервые был проведен мотоциклетный кросс. Наши досафаовцы упорно готовились к нему. Вместе с бывальыми спортсменами участвовать в кроссе захотели и новички на собственных мотоциклах. И один из них — слесарь Николай Зевакин занял первое место в классе до 125 см<sup>3</sup>. Но особенно приятно, что наши мотоциклисты заняли командное первенство. Спортивную честь строителей комбината вместе с Н. Зевакиным защищали сварщик Г. Вангеев и заместитель се-

кретаря комитета ВЛКСМ А. Круглов. На строительство организован кружок ДОСААФ по изучению мотоцикла, где молодые рабочие имеют возможность готовиться к сдаче экзаменов на получение удостоверения водителя. Недавно в кружке завершила занятия еще одна группа — с участка «Маргестрой». Многие молодые мотоциклисты подали заявления в спортивную секцию.

Чтобы успешно выполнить решение III пленума о развитии технических видов спорта, нам, как и другим первым организациям ДОСААФ, необходимо не только хорошие мотоциклы, но и запасные детали к ним.

А. ДУБОВИЦКИЙ,  
председатель комитета ДОСААФ  
строительства металлургического завода  
Череповец.

## ...И СТУДЕНТОВ САРАТОВА

В вестибюле Саратовского университета рядом с большим стендом, рассказывающим о спортивной работе студенческой организации ДОСААФ, всегда висит объявление мотосекции. Один из них извещает об очередном сборе мотоциклистов, другие приглашают на предстоящие соревнования. Любят студенты мужественный мотоциклетный спорт.

...Несколько лет назад комитет ДОСААФ, обсуждая вопрос о состоянии спорта в университете, решил, что каждый член Общества, имеющий водительские права и желающий тренироваться, может быть включен в одну из мотоциклетных команд. Это во многом предопределило развитие мотоспорта в университете.

Общественным тренером мотоциклетной команды комитет ДОСААФ утвердил способного первокурсника Юрия Фатуева. В план занятий была включена физическая, техническая и тактическая подготовка.

Вот как проходило одно из занятий мотосекции. Прежде чем перейти к езде на мотоциклах, тренер провел со спортсменами специальную разминку и упражнения на гимнастических снарядах. Затем Ю. Фатуев построил спортсменов на учебной площадке и объяснил порядок прохождения дистанции, оборудованной 12 препятствиями. Каждый должен был преодолеть их с минимальным числом штрафных очков.

Первым дистанцию проходил Валерий Шолохов. Набирая скорость, спортсмен преодолел колеяный и качающийся мосты, успешно выполнил «змейку» и «восьмерку», немного сбавив газ, легко проехал трамплин.

Одним за другим все члены мотоциклетной команды выполняли задачу, поставленную тренером. Не все, конечно, сразу получалось гладко, но с помощью тренера удалось научиться без ошибок преодолевать препятствия. Затем Ю. Фатуев дал каждому спортсмену индивидуальное задание.

Тренировки мотоциклетной команды в университете проводятся не реже одного раза в неделю. Члены команды изучили правила состязаний, научились готовить машины к соревнованиям, сдали нормы ГО II ступени.

Надолго мотоспортсмены университета запомнят день, когда команда саратовских студентов впервые защищала честь района на городском мотокроссе.

Сразу же после старта началась интересная спортивная борьба. Трудно вначале было определить, какой коллектив будет лучшим. Но вот команда студентов во главе с Ю. Фатуевым и С. Саркисовым, дружно преодолев крутой подъем и водную преграду, успешно справилась и с заболоченным участком.

Когда судья-информатор объявил, что после 10 кругов впереди мотоциклисты коллектива ДОСААФ Государственного университета, по полюе прокатился одобрительный гул. Еще несколько усилий, и дистанция закончена. Завоевав первое место, команда студентов была награждена кубком горкома ДОСААФ.

Позже в упорной борьбе команда заняла призовое место на областных соревнованиях.

Первые удачные шаги, разумеется, еще не означают полного успеха. Требуется кропотливая работа с членами команды. Это хорошо понимают тренер и сами спортсмены. На заседании комитета ДОСААФ утвержден график тренировок, которые продолжают с полной нагрузкой. Студенты-мотоциклисты настойчиво стремятся к совершенствованию своего спортивного мастерства.

В Саратовском университете создана хорошая техническая база для занятий мотоспортом. В распоряжении команды — 15 мотоциклов, из которых 7 спортивных. За их правильной эксплуатацией и подготовкой к соревнованиям внимательно следит механик мотосекции Владимир Арбеков.

Своей настойчивой работой по воспитанию сильных, волевых спортсменов команда завоевала большую популярность в университете. Сейчас, когда III пленум ЦК ДОСААФ призвал всемерно развивать технический спорт среди членов Общества, студенты-мотоциклисты Саратовского университета полны желания добиться новых, еще больших успехов.

Г. ТОМЛИН.

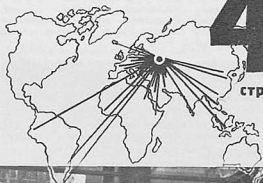
Саратов.

# РАСТЕТ НОВЫЙ ГИГАНТ

Главный конвейер Ульяновского автозавода. Автомобили, изготовленные на родине В. И. Ленина, экспортируются более чем в

# 40

стран мира



**ЛЕНИН!** Он вошел в сердце каждого. С его именем у нас связано все самое лучшее и дорогое. И когда подъезжаешь к местам, где прошли ранние годы Ильича, невольно охватывает чувство волнения.

Как непохож современный Ульяновск на старый Симбирск, впечатлений на фотографиях. Асфальтовая гладь улиц, потоки транспорта, хорошо одетая молодежь, заполняющая по вечерам площади, бульвары, парки. Фабрики, комбинаты, транспортные предприятия и, наконец, автозавод в Засвияжье.

...У главного корпуса — группа людей. Это работники завода, передовики производства собрались на экскурсию по ленинским местам. Рядом с жемчужной Надеей Кобко место в автобусе занимает пожилой мужчина в полукапюшон.

— Головачев, — представился он.

Фамилия известная. Ее упоминали в разговоре с нами члены парткома и заводского комитета профсоюза. Павел Петрович — ветеран отечественного автомобилестроения. Возводя когда-то Горьковский завод, а потом работав там не один десяток лет. Неспokoйный у него характер. Услышав о новой стройке в Ульяновске, не усидел на месте — приехал. Да так и остался в городе. Больше 12 лет руководил здесь термическим цехом, сроднился с заводом, врос в коллектив. А годы идут. Наступил и нежеланный час уходить на отдых. Ушел. Но старый коммунист не мог оставаться без дела, вернулся на завод.

И вот теперь, глядя на вереницу уходящих адаль корпусов, вспомнил он те далекие дни, когда на зарашую бурьяном целину вышли строители.

...1944 год. Страна напрягала все силы, чтобы нанести последний удар врагу. В это трудное время Советское правительство приняло решение о строительстве в Ульяновске автомобильного завода. И безмятежное поле огласилось несмолкающим скрипом бульдозерных ледобков. С комсомольским огоньком трудились юноши и девушки в спецоках ремесленных училищ. Они составляли основное ядро строителей. После войны им хорошо помогли демобилизованные солдаты и офицеры Советской Армии.

Прошло два года. Вступили в строй первые цехи — инструментальный, ремонтно-технический, механико-монтажный, электромеханический.

Мало, очень мало времени было у завода на освоение производства. Но ждать некогда. Народному хозяйству нужны автомобили, много автомобилей. И молодой коллектив не испугался трудностей. Когда не хватало квалифицированных рабочих, к ленте конвейера вставали технологи, конструкторы, начальники отделов.

В канун 30-й годовщины Октября с главного конвейера сошли первые грузовые автомобили ГАЗ-ММ. В 1955 году начался выпуск автомобилей ГАЗ-69. А конструкторская мысль уже работала над созданием новых видов машин. И вскоре были созданы первые автомобили с маркой Ульяновского завода. В 1957 году появилось семейство автомобилей УАЗ-450. Всего лишь год потребовалось ульяновцам, чтобы начать массовый выпуск трех моделей. Пожалуй, немногие автозаводы могут похвастаться столь быстрым освоением нового производства.

Сейчас заводу — тринадцать лет. За этот короткий срок он стал крупным механизированным предприятием. Более чем в 40 стран мира экспортируют автостроители свою продукцию.

Но слава завода — в его будущем.

На главной заводской улице, чередуясь с портретами новаторов, висят транспаранты, диаграммы. В них отражена величественная перспектива автозавода в семилетке. Выпуск автомобилей к концу 1965 года увеличится в 4,2 раза. Будет освоено шесть новых моделей автомобилей. К 90-летию со дня рождения В. И. Ленина ульяновские автомобилестроители обязаны выпустить первую партию автомобилей УАЗ-451, опытные образцы которых отмечены наградами на Выставке достижений народного хозяйства СССР. Эти автомобили намного легче выпускаемых сейчас и значительно экономичнее их. Для одной из модификаций будет освоено 809 деталей.

А в экспериментальном цехе уже испытывается автомобиль УАЗ-452, отличающийся от своих предшественников меньшим весом, более мощным двигателем и простой изготовлением. Он скоро придет на смену выпускаемым сейчас малопроизводительным грузовикам.

На столе у главного конструктора — чертежи и фотография экспериментального образца автомобиля УАЗ-460.

— Узнаете «старичка»? — шутит П. И. Музюкин, показывая новую конструкцию, чем-то напоминающую, но в общем со-





всем не похожую на всем известный ГАЗ-69. — К концу семилетки мы предполагаем начать выпуск автомобилей УАЗ-470 и УАЗ-471. Новые несущие кузова сделают их более комфортабельными, легкими и экономичными...

Где бы ни побывали мы — всюду виден рост. Рост людей, цехов, заводов.

Ульяновский автомобильный — это огромная строительная площадка. Блок литейных цехов, заводской склад, главный корпус — лишь часть того, что возводится в текущем году. А темпы все нарастают.

Высоко взметнулся башенный кран. Немного дальше бульдозер врезается в толщу земли. Идет подготовка к переводу главного сборочного конвейера на постоянные площадки.

— Сборку автомобилей, — рассказывает начальник проектно-технического отдела А. В. Болотов, — мы предполагаем наладить совершенно по-новому. Конвейер разместится в главном корпусе. С заготовительным, литейным и кузнечными цехами он будет связан галереями, по которым потянутся толкающие конвейеры для подачи литья и поковок. Такие же галереи соединят его с прессово-кузовным цехом, откуда «поплывут» автомобильные кузова. Через подземный тоннель в главный корпус будут подаваться и рамы. Толкающие конвейеры свяжут его с деревообрабатывающим цехом и складом.

— Значит, все агрегаты будут поступать на сборку без прикосновения руки человека?

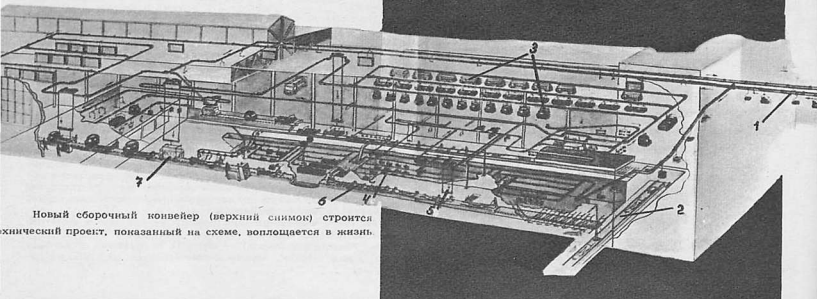
— Да, и даже автоматически устанавливаться на шасси автомобиля при помощи специальных опускающих секций, подъемников и элеваторов. Сборочные операции намечено полностью механизировать. Словом, новый конвейер — это целый комплекс сооружений.

Перед вами схема комплексной механизации подачи деталей и узлов на линию сборки автомобилей.

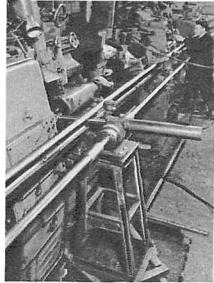
На километры протянулась трасса межцехового конвейера 1, по которому агрегаты стекаются в главный корпус. Не только воздушные, но и подземные линии соединяют его с цехами завода: по тоннелю 2 из прессового цеха поступают рамы.

Всякие склады для кузовов и кабин 3, двигателей 4 и других агрегатов накапливают их на своей воздушной площадке, чтобы затем отправить на сборку. Здесь рама быстро обрабатывается агрегатами. Гидравлический подъемник подает со склада рессоры. С толкающего конвейера на нее устанавливаются мосты 5. Так же автоматически крепятся и другие узлы и агрегаты. Элеваторный подъемник из подземного всячего склада «выносит» двигатели 6 и тоже укрепляет их на раме. Затем на шасси ставятся кузов и кабина 7.

Так ульяновцы предполагают организовать сборку машин на своем заводе, который к концу семилетки станет крупным поставщиком малотоннажных автомобилей.



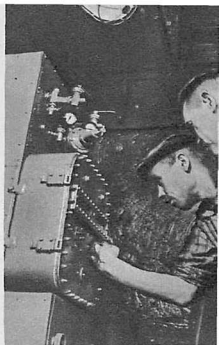
Новый сборочный конвейер (верхний снимок) строится по механическому проекту, показанный на схеме, воплощается в жизнь.



Монтаж автоматической линии для обработки шпиндельных валов подходит к концу.



Автозаводцы в Доме-музее В. И. Ленина.



В цех поступила новая техника

Большое складывается из малого. Сейчас, например, монтируется автоматическая линия обработки шпиндельных валов раздаточной коробки. Одинадцать универсальных металлорежущих станков, слившихся в единое целое, будут обрабатывать 35 деталей в час. 100 миллионов рублей в год сэкономят на этом автозаводцы. Они спешат пустить линию к ленинским дням. Всего за семилетие будет оборудовано несколько десятков автоматических линий. 750 станков-автоматов и полуавтоматов заменят ручной труд рабочих.

«Жить и работать по-коммунистически, как учил В. И. Ленин», — этот призыв комсомольцев дело Москва-Сортировочная был быстро подхвачен на Ульяновском заводе. Участок средней штамповки, где работает преимущественно молодежь, решил добиться звания коллектива коммунистического труда. Но трудно удостоится этой высокой чести. Не ладилось у молодых работников, не хватало знаний, опыта.

— А что, если помочь девушкам! — предложила технолог Раиса Прудникова. Надя Кобко поддержала подругу. Вместе они составили план шефской помощи бригадам.

С тех пор в красном уголке прессового цеха по вечерам собираются молодые рабочие на техническую учебу. На занятиях технологи знакомят пресовщиц с организацией работы, показывают им передовые приемы, знакомят со свойствами металлов, объясняют устройство прессов, штампов.

— Девушки стали лучше работать, производительность труда увеличилась, — говорит бригадир В. Волонин.

Хорошее дело, начатое молодыми технологами, нашло широкую поддержку. Примечательно, что инициаторы шефской помощи молодым рабочим сами включились в соревнование за звание ударников коммунистического труда. Они дали слово экономить металл за счет отходов. Технологи заметили, что на заготовительном участке после раскроя больших стальных листов остается довольно широкая полоса. Из нее и решили целиком отштамповывать одну из деталей автомобиля. Но хватит ли отходов? Не встанут ли штампы? Расчет оказался верным, результаты превзошли ожидания. При штамповке только одной детали удалось сэкономить полторы тонны металла.

«Узким местом» в цехе кузовов автомобилей УАЗ-450 был участок рихтовки. Профессия рихтовщика — одна из сложных в автомобилестроении. Поверхность кузова нужно отрихтовать, чтобы на ней не осталось ни выпуклостей, ни вмятин. Сложность заключается в том, что простым глазом нельзя видеть эти неровности. Их может ощупать лишь хорошо натренированная рука. Но для этого требуется большое терпение и, главное, опыт. Многие из молодых рабочих, не выдержав трудностей, уходили с участка. Положение становилось критическим. И тогда в цеховой комитет профсоюз поступило заявление: «Прошу перевести меня на рихтовку кузовов. Слесарь Ю. Радаев».

Вместе с ним на новую работу учениками-рихтовщиками перешли высококвалифицированные слесари А. Корухов, Ю. Казаков и другие. Ничто, кроме желания выправить положение, помочь товарищам, не руководило этими рабочи-



Технологи прессового цеха Раиса Прудникова и Надежда Кобко.

Начальник термического цеха П. П. Головачев.

ми. Каждый из них знал: заработок в первое время будет гораздо ниже. Но они смело пошли на личные жертвы во имя общего дела.

Опытные рихтовщики помогли им освоить новую профессию. И через два месяца участок вышел из прорыва. Теперь он работает с опережением графика. Это позволило цеху полностью обеспечить главный конвейер кузовами и создать задел.

...Кончается смена. От цехов к проходной завода устремляется людской поток. Маневровый паровоз берет грузенные автомобили состав.

— Хороши! В цехе как-то не замечаешь, а здесь вон они какие! — кивает в сторону шезлона один из рабочих.

...Платформы ускоряют бег.

Удобные, выносливые, добротные автомобили дают стране молодой завод, выросший на родине автолюбителя Ленина.

Н. ВАСИЛЬЕВ  
(наш спец. корр.)  
Фото Н. БОБРОВА.

Ульяновск.

# ТурбоНАМИ-053

ГАЗОТУРБИННЫЙ АВТОБУС  
СОВЕТСКОЙ КОНСТРУКЦИИ

Газовая турбина как двигатель для автомобиля давно привлекает внимание конструкторов, и этот повышенный интерес к ней не случаен. Свойства, присущие газотурбинному двигателю, открывают широкие перспективы дальнейшего технического прогресса на автомобильном транспорте.

Основные преимущества газотурбинного двигателя — это отличные тяговые качества, компактность, малый вес, возможность использования различных топлив, простота конструкции, а также отсутствие водяного охлаждения.

Позтому появление на дорогах нашей страны первого экспериментального отечественного газотурбинного автобуса представляет большой интерес.

Этот автомобиль создан Научно-исследовательским автомобильным и автомобильным институтом (НАМИ) с участием Московского автомобильного завода имени Лихачева. В институте был спроектирован, построен и испытан газотурбинный двигатель, а на заводе — специальная коробка передач для него. Учитывая, что такой двигатель предназначен для большегрузных автомобилей и быстроходных международных автобусов, его мощность была определена в 350 л. с.

При выборе шасси было учтено, что нужно создать «дорожную лабораторию на колесах», т. е. иметь возможность удобно разместить относительно измерительных приборов и исследовательскую аппаратуру. Наиболее подходящим для этой цели оказался междугородный автобус ЗИЛ-127 с его большим салоном и ходовым весом в 13 тонн. Таким образом, после предварительной конструкторской, теоретической, расчетной и экспериментально-лабораторной работы был построен экспериментальный газотурбинный автобус.

Вместо дизеля ЯАЗ-206 мощностью 180 л. с. в моторном отсеке свободно разместили двигатель «ТурбоНАМИ-053». Его вес оказался в два раза меньше дизеля при мощности вдвое большей.

Двигатель этот состоит из двух основных агрегатов: генератора газа, имеющего турбокомпрессор с обслуживающей его камерой сгорания, и тяговой турбины с трансмиссией. Основным отличием генератора газа от авиационного турбореактивного двигателя является лишь то, что выходящие газы направляются не в реактивное сопло, а в тяговую турбину. Таким образом, турбокомпрессор служит только для получения нагнетания воздуха в тяговую турбину. Число оборотов турбокомпрессора

**А. ДУШКЕВИЧ,**  
научный руководитель и главный конструктор работ НАМИ по газотурбинным автомобилям.

**М. КОССОВ,**  
главный конструктор автомобильного газотурбинного двигателя «ТурбоНАМИ-053»

на первом двигателе не превышает 2300, а тяговой турбины — 17 000 в минуту.

В одноступенчатый центробежный компрессор воздух поступает по всасывающей трубе с крыши автобуса (это сделано с той целью, чтобы меньше засасывалось пыли, которая портит поверхность крыльчатки компрессора). Давление и температура воздуха в компрессоре повышаются. Далее воздух попадает в кольцевую камеру сгорания, а топливо подается через топливные форсунки. Температура газа в камере сгорания повышается до 850°C и далее газовый поток устремляется на турбину привода компрессора.

От вала компрессора приводятся во вращение все вспомогательные агрегаты: масляный насос для смазки и охлаждения подшипников, топливный насос, вентилятор для охлаждения масляного радиатора, тормозной компрессор, масляный насос гидросистемы рулевого управления и электростартера. Эти агрегаты расположены вместе с фильтрами топлива и масла на особом картере, установленном непосредственно на корпусе компрессора. Никаких отдельных двигателей для их вращении не требуется. Вся установка образует единую систему в одном агрегате.

Отдав часть своей энергии, газ из первой, компрессорной турбины поступает во вторую — тяговую. Эта турбина механически с первой не связана, а ее вал через редукторную передачу, понижающую число оборотов до 3000 в минуту, передает вращение на трансмиссию.

Трансмиссия газотурбинного автобуса отличается от трансмиссии обычного. В силу того, что при торможении тяговой турбины передаваемый ею крутящий момент возрастает, а при полном торможении он повышается в 2,3 раза, число ступеней в коробке передач уменьшено до двух. Есть также передача для движения назад. Передачи переключаются с помощью системы электровоздушного управления поворотом небольшой рукоятки, помещенной на щитке под приборами. Переход с одной передачи на другую происходит без разгукки

выводного вала двигателя. Коробка передач консольно крепится к фланцу редуктора тяговой турбины.

Важным условием надежной работы тяговой турбины является то, чтобы турбину не разнесло при внезапном сбросе нагрузки. Это достигается тем, что в конструкции нет ни обычного сцепления, ни нейтральной передачи. Автомобилем управляют лишь с помощью педалей газа и тормоза.

В период испытаний на автобусе пройдено свыше 5000 км со средней скоростью 80—100 км/час. Наибольшая возможная скорость автобуса — 160 км/час.

В пути, даже на загородных дорогах, двигателю приходилось работать в условиях крайне неравномерной нагрузки: режим работы турбокомпрессора неоднократно колебался от минимальных оборотов вала до максимальных. И нужно отметить, что «ТурбоНАМИ-053» показал себя выносливым двигателем.

Кроме того, он легко пускается при низкой температуре. Так, например, были случаи, когда двигатель автобуса, простоявшего сутки на морозе при температуре минус 26°C, пускали за 30 секунд. И автобус выводился на полный газ после пуска менее чем за одну минуту без предварительного подогрева и прогрета. При испытаниях в жаркие летние дни, когда температура в моторном отсеке доходила до 65°C, двигатель безотказно работал без всяких признаков перегрева.

Некоторые рейсы проводились на дизельном топливе, а большинство — на керосине. Работа двигателя превращалась также и на автомобильном бензине. Во всех случаях работа двигателя была безперебойной и бездымной. Вибрации двигателя практически отсутствовали. Динамические качества автобуса оказались удовлетворительными.

Часто говорят о большом шуме газотурбинного двигателя. Проведенные измерения шума показали, что он не больше, чем у дизеля, но спектр шума находится в области более высоких частот.

Но наряду с преимуществами у газотурбинного двигателя имеются и недостатки, главным из которых является повышенный расход топлива. Мы стремимся преодолеть этот недостаток и сделать газотурбинный двигатель максимально экономичным, долговечным и дешевым.

Надо надеяться, что в ближайшие годы газотурбинный двигатель появится (в первую очередь) на многотонных междугородных автобусах и многотонных грузовых автомобилях, а в дальнейшем и на легковых.

**НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА. ЧТО ДАЕТ ГАЗОВАЯ ТУРБИНА!**

**КОМПАКТНОСТЬ, ТЯГА И НЕПРИХОТЛИВОСТЬ — ГЛАВНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ГАЗОТУРБИННОГО ДВИГАТЕЛЯ. ВЕС ЕГО — ВДВОЕ МЕНЬШЕ, ЧЕМ У ДИЗЕЛЯ, МОЩНОСТЬ — ВДВОЕ БОЛЬШЕ.**

**ВСАСЫВАЮЩАЯ ТРУБА НА КРЫШЕ АВТОБУСА.**

**НЕТ НИ СЦЕПЛЕНИЯ, НИ НЕЙТРАЛЬНОЙ ПЕРЕДАЧИ. ВСЕГО ЛИШЬ ДВЕ СТУПЕНИ В КОРОБКЕ ПЕРЕДАЧ, И ВКЛЮЧАЮТСЯ ОНИ ПОВОРОТОМ МАЛЕНЬКОЙ РУКОЯТКИ НА ЩИТКЕ ПРИБОРОВ.**

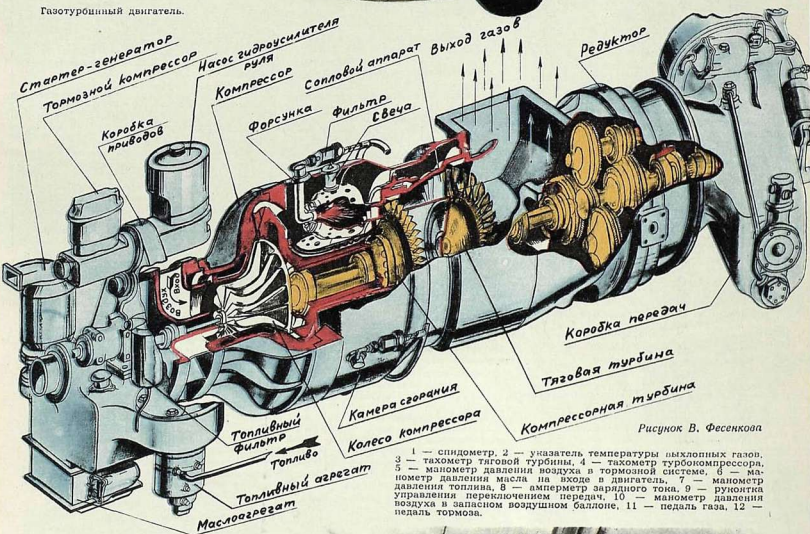
**ДВЕ ПЕДАЛИ УПРАВЛЕНИЯ — ТОРМОЗ И ГАЗ.**



Газотурбинный автобус  
НАМИ-ЭИЛ.



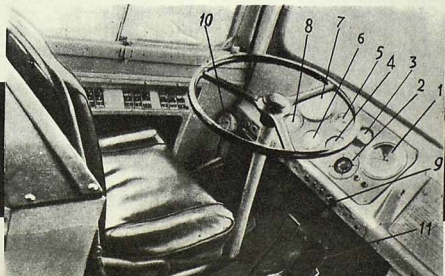
Газотурбинный двигатель.



МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ —  
160 км/час.

ДОРОЖНАЯ ЛАБОРАТОРИЯ  
НА КОЛЕСАХ.

ЧТО ПОКАЗАЛИ ИСПЫТАНИЯ.



# АВТОМОБИЛЬ—МАССАМ

А. ТАРАНОВ

## ЛЕНИНСКИЙ ДЕКРЕТ

В нашей стране имеется большой парк легковых автомобилей, и количество их с каждым годом быстро возрастает. В связи с этим сейчас в значительной мере изменяется порядок пользования легковым транспортом. Цель перестройки заключается в том, чтобы сократить расходы, связанные с эксплуатацией машин, и улучшить обслуживание ими населения.

До великой Октябрьской социалистической революции в России было очень мало легковых автомобилей. Принадлежали они крупным фабрикантам и помещикам. В те годы В. И. Ленин писал: «При капиталистической организации народного хозяйства автомобили являются достоянием только самого узкого круга богатых людей».

1 В. И. Ленин, Соч., т. 19, стр. 253.

Часть персональных автомобилей передана в легковые автобазы Москвы, где они используются на недавно открытых линиях в качестве маршрутного такси.



В течение первых месяцев после революции отдельными решениями местных властей по всей территории страны автотранспорт был объявлен государственной собственностью.

Первым общегосударственным документом по этому вопросу был принят Советом Народных Комиссаров РСФСР 10 июня 1920 года декрет «Об автотранспорте по г. Москве и ее окрестностям». Этот декрет, подписанный В. И. Лениным, до сих пор лежит в основе bases правил по эксплуатации автомобилей.

В нем предусмотрены все вопросы, регламентирующие использование автомобилей. В частности, в нем сказано:

о номерных знаках, — что каждый курсирующий автомобиль должен иметь два особа изготовленных номерных знака. Самописные номерные знаки не допускаются. Было оговорено место крепления этих знаков на автомобилях;

о порядке регистрации автомобилей, — что каждый автомобиль должен быть зарегистрирован в транспортном отделе и регистрационное свидетельство должно находиться при автомобиле;

о путевых листах, — что каждый автомобиль, выпускаемый из гаража, должен снабжаться путевым листом, в котором должно быть указано: адрес, название и номер телефона гаража, фамилия шофера и в чье распоряжение направляется автомобиль, адрес подачи автомобиля и графа для отметки времени выезда автомобиля из гаража, времени окончания работы и пройденного маршрута, времени возвращения автомобиля в гараж, подписи лица, пользовавшегося автомобилем, шофера и дежурного нарядчика;

о мерах по предотвращению опасности от движения автомобилей по улицам города Москвы, — что легковые автомобили могут двигаться по улицам со скоростью не свыше 25 верст, а грузовые не свыше 15 верст в час; езда по левой стороне улицы, обгон на узком месте и среживание углов безусловно воспрещаются, не разрешается езда без глушителей и оставление автомобиля на улице без наблюдения;

о праве пользования автомобилями, — право поездок на автомобилях предоставлялось персонально членам Президиума ВЦИК, народным комиссарам, членам Революционного Военного Совета, членам Высшего Совета Народного Хозяйства, Всероссийского Центрального Совета Профессиональных Союзов и еще некоторым руководящим работникам и другим с ними лицам. Прочим советским работникам разрешалось пользоваться служебными автомобилями «в особо уважительных случаях». В декрете было указано, что использование автомобилями для поездки в театры, концерты и т. п. безусловно воспрещено;

об автоинспекции, — что наблюдение за выполнением установленных правил возлагается на автоинспекцию транспортного отдела Московского Совета

Рабочих и Красноармейских Депутатов. Автоинспекторам разрешается останавливать автомобили для проверки правильности документов. «Во избежание задержки движения автоинспектор с согласия пассажира обязан проверить документы в пути, сопроводив машину»;

об ответственности за нарушение обязательного постановления, — что ответственными лицами являются водитель автомобиля, дежурные нарядчики, заведующие гаражами, заведующие транспортными отделами учреждений, которым принадлежит автомобиль. Ответственность за нарушение правил о пользовании автомобилями полностью возлагается на лицо, в распоряжении коего машина находится.

## НАЧАЛО ПЕРЕСТРОЙКИ

Следующий этап, на котором нам хотелось бы остановиться, относится к первому десятилетию после Великой Отечественной войны.

В эти годы автомобильная промышленность страны значительно увеличила выпуск машин. Постепенно изменился и характер их использования.

Рост производства легковых автомобилей (по годам в тыс. шт.) виден из следующих данных: 1940 — 5,0; 1950 — 64,6; 1955 — 107,8; 1959 — 124,5.

Эти транспортные средства направлялись министерствам, ведомствам, в таксомоторные парки, а начиная с 1947 года, и для продажи населению.

Министерства и ведомства распределяли автомобили по подведомственным организациям зачастую без достаточно полного изучения потребностей в них. Легковые автомобили прикрывались в персональное пользование ко многим категориям работников. Нередко они использовали машины не только для деловых поездок, но и для личных нужд. Стало обычным пользоваться служебными автомобилями в воскресенье и другие выходные дни.

Обслуживание этих автомобилей отлегло значительное количество трудящихся от участия в сфере материального производства.

В связи с большим ростом числа легковых автомобилей в народном хозяйстве СССР стало необходимым сократить затраты на содержание машин, принадлежащих государственному и кооперативным организациям.

С апреля 1956 года началось упорядочение использования легковых автомобилей. В министерствах, ведомствах и других организациях было сокращено количество находящихся в эксплуатации машин не менее чем на 50 процентов. Особенно сократилось число персональных прикреплённых автомобилей.

При осуществлении этого только лишь в Москве было принято от министерств и ведомств около 4 тыс. автомобилей, за счет чего формировались крупные автохозяйства. Многие из этих автомобилей были проданы населению за налич-



ный расчет. Аналогичная работа проведена и в других городах.

Меры по упорядочению использования легковых автомобилей дали положительный результат, но они были проведены главным образом по центральным учреждениям и в меньшей мере коснулись периферийных организаций.

### СЛЕДУЮЩИЙ ШАГ

**В** целях дальнейшего улучшения использования легковых автомобилей и ликвидации излишеств в расходовании государственных средств на их содержание в конце 1959 года приняты новые меры, направленные на дальнейшее упорядочение использования легковых автомобилей. Была предусмотрена передача всех имеющихся в городах у предприятий и организаций легковых автомобилей, а также гаражей и ремонтных мастерских транспортным организациям общего пользования. Руководителям центральных организаций предоставлено право разрешать работникам, за которыми были закреплены автомобили для персонального пользования, а также тем, чья служебная деятельность связана с постоянными разъездами, пользоваться дежурными автомобилями по вызову из транспортных хозяйств.

Принимаемые от различных предприятий и организаций автомобили должны быть направлены на укомплектование

гаражей дежурных автомобилей, таксомоторных и прокатных баз, оставшиеся — будут проданы населению.

Центральным организациям СССР и союзных республик, имеющим легковые автомобили в сельской местности и в поселках городского типа, предложено в течение одного—двух лет упразднить должности штатных шоферов на таких автомобилях. Советам министров союзных республик и ЦК ДОСААФ СССР поручено в связи с этим расширить сеть курсов по обучению шоферов-любителей.

Одновременно этим решением правительства советы министров союзных республик обязываются:

расширить действующие и организовать новые таксомоторные парки за счет пополнения их автомобилями, принятыми от различных организаций, учреждений и предприятий;

значительно улучшить организацию работы таксомоторов в городах и между городами, увеличить количество стоянок такси в городах, расширить сеть междугородных таксомоторных маршрутов и организовать в крупных городах прокатные базы.

В крупных городах на базе высвобождающихся ведомственных гаражей должны быть организованы станции по техническому обслуживанию и мастерские по ремонту легковых автомобилей, находящихся в личной собственности у отдельных граждан. Будут созданы опре-

няемые стоянки легковых автомобилей, на которых индивидуальные владельцы получат возможность за плату постоянно держать свои машины.

\* \* \*

Принимаемые меры — начало большой работы по совершенствованию системы пользования легковыми автомобилями.

В первые годы после революции было правильным принять все расходы по содержанию легковых автомобилей на государственный бюджет. Теперь при неравноном возросшем их числе необходимо сокращать количество автомобилей, содержащихся за счет государственного бюджета, и увеличивать наряду с продажей в личное пользование общественные формы пользования автомобилями.

Об этом говорил Н. С. Хрущев на митинге трудящихся г. Владивостока в октябре 1959 года. Он сказал: «Мы хотим установить иной порядок пользования легковыми автомобилями, чем в капиталистических странах. Легковые автомашины будут использоваться у нас более рационально, чем это делают американцы; у нас будут все более широко развиваться общие таксомоторные парки, из которых люди будут брать машины для необходимых поездок».



# Первенство

## ИЖИ



**М**ы привыкли к тому, что крупные мотоциклетные соревнования обычно проводятся в Москве, Ленинграде, столицах союзных республик и только иногда — в отдельных областных центрах. Между тем есть два города районного масштаба, спортивная общественность которых вот уже на протяжении ряда лет успешно справляется с организацией мотоциклетных встреч всесоюзного значения. Это — Краснодар Луганской области, куда каждую осень съезжаются мотоциклисты, чтобы разыграть приз имени героев-молодогвардейцев (в 1960 году здесь состоится чемпионат страны среди юношей), и Ковров Владимирской области, где по традиции сильнейшие гонщики оспаривают личное и командное первенства в моторкроссе.

Нам хорошо известны также соревнования на первенство того или иного города, области, края, зоны, республики, СССР. Но далеко не все знают о состязаниях, которые в обиходе часто называют соревнованиями на первенство заводской марки. В них наряду с решением чисто спортивных задач (выявление сильнейших, повышение мастерства) преследуется еще одна, не менее важная цель — проверка качества мотоциклов какого-либо завода и укрепление сотрудничества работников моторо промышленности со спортсменами, механиками, тренерами команд в интересах дальнейшего повышения качества спортивного мотоцикловостроения.

Инициатива проведения таких соревнований принадлежит ижевцам. Это они в 1955 году первыми организовали встречу, участники которой выступали

только на мотоциклах ИЖ-350. С тех пор кросс в столице Удмуртской АССР, проводимый в основном на тех же условиях, стал одним из интереснейших значимых соревнований. На него всегда стремятся попасть сильнейшие гонщики страны. Победить в ижевском моторкроссе считается делом трудным, но весьма почетным. Поэтому, как признают сами спортсмены, к пьедесталу на это соревнование они всегда готовятся не менее тщательно и напряженно, чем к розыгрышу первенства страны.

За последние годы все более широкое распространение в спорте стали получать мотоциклы класса 125 и 175 см<sup>3</sup>. О последней встрече спортсменом-мотоциклистом, проведенной исключительно на машинах малых кубатур на ковровской кроссовой трассе, нам хотелось бы рассказать читателям.

\* \* \*

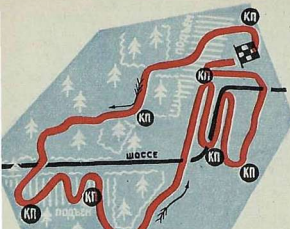
Ковровский моторкросс еще молод — ему «отроду» лишь четыре года. Но и он уже успел завоевать горячие симпатии гонщиков и снискал большую популярность у местных зрителей. Достаточно сказать, что в нынешнем году среди 46 его участников каждый второй был мастером спорта. Это позволило организаторам отнестись к соревнованиям первой группы. Победители звезд сразу получали по 100 классификационных очков и право на присвоение звания мастера спорта.

Традиционно труднопроходимая ивиду сильной заснеженности трасса ковровских гонок наложилась заметный отпечаток на их характер. Здесь даже выработались не совсем обычные для

больших соревнований нормы взаимоотношений между соревнующимися, а также между ними и зрителями.

Существует правило, что трасса моторкросса должна быть выбрана и подготовлена с таким расчетом, чтобы она позволяла одному спортсмену обогнать другого в любом месте. Но как это сделать, если всюду лежит слой снега чуть ли не метровой толщины? Во всяком случае, организаторам не удалось до конца разрешить эту проблему. Им на помощь пришли сами спортсмены. Они стали пользоваться не мотоциклетными, а одним из лыжных правил: слабый должен уступить лыжню более сильному, то есть более быстро идущему. Правда, уступить глубокую колею, пробитую в снегу до самой земли, значительно трудней, чем лыжню. Все же дух честной спортивной борьбы, кстати, весьма показательный для этих соревнований, победил. Жалоб, что кто-то кого-то задержал, не пустил вперед в судейскую коллегию не поступало.

Известную роль в улучшении проходимости трассы сыграли и температурные ковровские зрители. Остро переживая перипетии спортивной борьбы, они не в состоянии были равнодушно смотреть на спортсменов, папавших в беду. Как только кто-либо из гонщиков застревал в сугробе или на крутом обледеневшем подъеме, к нему немедленно таянулись десятки дружеских рук. Тщеты были молись мотоциклистов, призывы судей и многочисленных дружинников. «Болезни» были не успокаивались до тех пор, пока им не удавалось вызолотить потерпевшего. К месту добровольных помощников нужно ска-



На снимках: сверху — победитель в классе 175 см<sup>3</sup> мастер спорта Р. Дубов (СК ЛВО), справа — гонщики преодолевают обледенелый подъем.

Фото автора.

зять, что они не делили соревнующихся на своих и чужих, оказывали услуги в равной мере всем нуждавшимся, по их мнению, в товарищеской поддержке. И не случайно вопрос главного судьи мотокросса П. Н. Соколова: «Есть ли протесты», заданный в конце соревнования и обращенный к представителям команд, остался без ответа. Таким образом, была еще раз подтверждена полная объективность зрителей, «поведение» которых доставило руководителю соревнований много хлопот.

Слов нет, ковровских зрителей нужно воспитывать в духе более высокого уважения к правилам соревнований. Но определенные выводы для себя должны сделать и организаторы состязания.

Трасса кросса имела протяженность в четыре километра. На наш взгляд, ничто не мешало сделать ее длиной 1,5—2 км. В таком варианте ее можно лучше подготовить и лучше охранять. Она вся (или почти вся) просматривалась бы со склона холма.

Ничем нельзя оправдать однократный старт участников на всю 40-километровую дистанцию. Так результат этого, имел место большой отрыв лидеров от аутсайдеров, что снижало зрительный эффект и спортивные результаты встречи. Ведь даже лидеры и те в полную силу проходили 5—6 кругов из 10. Затем скорость заметно падала, борьба затухала. Вторая часть результата, «взезд» становилась мало интересной. Все это можно было избежать при двухкратных или трехкратных стартах. Небольшое количество участников в заездах (25 и 21) и достаточно четкая работа судейского аппарата позволяли надеяться на успех применения новинки.

Между прочим, ковровский мотокросс еще раз наглядно подтвердил одну печальную истину: физическая подготовка наших мотоциклистов была и остается явно неудовлетворительной.

По техническим причинам соревнования не закончили всего четыре спортсмена, а не уложившись в контрольное время, назначенное к тому же с большим запасом, девять человек. Это говорит о том, что спортивная техника в общем выдержала суровую проверку, а спортсмены не выдержали ее. Дело доходило до курьезов. Некоторые гонщики останавливались для того, чтобы перевести дух. Игорь Григорьев (Львов, класс 175 см<sup>3</sup>), блиставший высоким мастерством, проиграл первое место ленинградцу Р. Дубову только по-

тому, что он, по его словам, к концу дистанции просто-напросто «выдохся». То же самое случилось и с москвичом Павлом Немутиним. Ленинградец Александр Васин, победитель в классе до 125 см<sup>3</sup>, проходил последние круги значительно медленнее, чем первые.

После соревнования мы обратились к тренеру ленинградских спортсменов С. Сергееву с просьбой рассказать, как обстоят дела с физической подготовкой гонщиков в их коллективе. «Иногда ходим на лыжах, вот и все», — был ответ. И этого оказалось достаточно для внушительной победы ленинградцев в личном и командном зачете.

На плохую физическую подготовленность гонщиков указал, однако итогов кросса, и главный судья соревнований. Видно, Федерация автоспорта СССР следует поставить это вопрос в свою повестку дня.

Но вернемся к кроссу.

Наибольшее количество командных побед в Коврове за все четыре года одержали спортсмены Центрального спортивного клуба Министрства обороны. Три раза они добились лучшего общего результата в классе мотоциклов до 125 см<sup>3</sup> и один раз — до 175 см<sup>3</sup>. Представители спортивного клуба Ленинградского военного округа имели две победы.

В личном зачете главные призы за первые места вручались сплотившимся трем коллективам — ЦСК МО (А. Савельеву и Н. Соколову), «Буревестник» (Н. Михайлову и Б. Панферову) и СК ЛВО (А. Васину и Р. Дубову). При чем А. Савельев побеждал дважды.

Естественно возникает вопрос, а как же спортивные достижения хозяев трассы? Пока они весьма скромны. В прошлом году команда ковровского автотоклуба ДОСААФ сумела войти в призовую тройку. В 1960 году ее результат повторила местная команда ДСО «Труд». Два спортсмена этого общества — мастера спорта А. Новиков (1958 г.) и Б. Кузнецов (1959 г.) занимали в классе 175 см<sup>3</sup> соответственно второе и третье места. В последних соревнованиях, отличившихся более сильным составом, ковровские гонщики в личном зачете выше пятого места не смогли подняться.

В Коврове очень любят мотоциклетные состязания. Об этом, в частности, свидетельствуют публикуемые здесь фотографии. В городе огромное количество любителей, имеющих свои мото-

циклы. На ряде предприятий работают мотоциклисты. Но автотоклуб, по существу, никакой спортивной работы не ведет. Под его маркой на соревнованиях выступают гонщики первичной организации ДОСААФ одного из местных заводов.

Видно, мало интересуются мотоспортом и работники Владимирского областного комитета ДОСААФ, призванные руководить его развитием на своей территории. Иначе чем же можно объяснить, что на ковровский мотокросс, куда приезжают гонщики из Ленинграда и Львова, Минска и Саранска, они еще ни разу не присылали мотоциклистов Владимирского автотоклуба.

Кстати, команда саранских спортсменов, впервые рискуя выступить в таком крупном соревновании, показала себя волевым, боеспособным коллективом. Молодых гонщиков пероворзрядников В. Поддамасова, Г. Лукина и спортсмена второго разряда В. Великанова не испугали громкие имена и громкие титулы. Саранцы дружно закончили дистанцию и заняли общее четвертое место, оставив позади себя команды ковровского «Труда» и автотоклуба, а также команду Минского автотоклуба.

Минчан, тоже впервые приехавших в Ковров, постигла явная неудача. Гонщики мотовозода имели на вооружении новые спортивные машины М-204. Поничу казалось, что представители Белоруссии покажут хороший результат. Однако этого не случилось: два спортсмена вскоре вынуждены были прекратить гонку по техническим причинам, и команда, по существу, выбыла из соревнований.

Будем надеяться, что минские мотоциклисты сделают правильные выводы из этого поражения, найдут пути улучшения своего мотоцикла новой модели и тем самым помогут заводским гонщикам войти в ведущую группу советских спортсменов.

А там не за горами и встречи «на более высоком уровне»: команды мотовозодов должны выступать и утверждать превосходство своих машин в соревнованиях друг с другом. От этого в еще большей мере выиграют все наш мотоспорт и вся наша мотоциклетная промышленность.

Ковров.



# Дружба дружбой



**ГЕНРИХ ЧЕРКАССКИЙ,** главный судья соревнований. Теперь, когда горячая пора позади, мы можем полностью оценить замечательную инициативу ЦАМК СССР, организовавшего эту встречу. Она укрепила дру-

жественные спортивные связи между спортсменами, и национальными федерациями и подняла на новую ступень зимний мотоспорт. Нужно учесть, что в международном спортивном кодексе нет раздела «Гонки на льду». Проект таких правил впервые разработан в СССР и будет обсуждаться в ФИМ. В ходе розыгрыша кубка он прошел серьезную практическую проверку.

Всегообщий дух дружбы господствовал в эти дни и в международном жюри. По всем вопросам у нас было полное взаимопонимание и сердечное согласие.

**Ян ЛУЦАК,** мастер спорта, тренер чехословацких мотоспортсменов.

Прежде чем стать тренером, я много лет посвятил гравому спорту. И мне совершенно ясно, что нарядный гравик может выступать также на ледяной дорожке. Эти родственные соревнования дополняют друг друга и позволяют гонщикам постоянно сохранять хорошую спортивную форму.

Советские мотогонщики поборили нас смелой, темповой ездой, но, по-моему, им еще следует поучиться искусству беречь моторы. Не раз двигатель подавал



Шайнурова и его товарищей и все потому, что еще до старта они расхodoвали часть моторесурсов.

Беречь мотор, любить его, ухаживать за ним — вот что я хочу посоветовать своим советским друзьям.



Обнявшись, следят советские и шведские гонщики за событиями на ледяной дорожке. Слева направо: Бенгт Эриксон, Вилли Андерссон, Фарит Шайнуров, Верн Кнутссон.

Фото В. СВЕТЛАНОВА.

**Георгий ПЛЕСХАНОВ,** чемпион СССР по мотогонок на льду.

Кто из спортсменов не волнуется перед ответственной встречей? Таких, пожалуй, нет. Немало причин для переживаний было и у нас, советских гонщиков. Перед самым приездом финнов стало известно, что они недавно победили шведов, признанных лидеров в гонках на льду. Кто же из них сильнее?

В первый день гонок, волнуясь, мы проигрывали многие заезды. Дважды я лидировал по три круга и оба раза уступал, казалось, верную победу. Только на сле-



дующий день советские спортсмены показали, что они могут побеждать. Но многое уже было потеряно. Нужно чаще встречаться друг с другом, больше обмениваться спортивным опытом.

## ГЛАВНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ

Объектив фотоаппарата выхватил один из эпизодов встреч на кубок «Дружба народов». Обнявшись, следят советский и шведские гонщики за событиями на ледяной дорожке. Через несколько минут они тоже вступят в единоборство. Однако независимо от того, кто будет первым в заезде, выиграют все, выиграет дело мира и дружбы, ибо в этом — главный смысл соревнований мотоциклистов СССР, Финляндии, Чехословакии и Швеции.

С того момента, когда на стадионе «Строитель» в Уфе сотни голубей взмыли вверх, возвещая о начале встречи мотогонщиков, и до самых последних стартов на соревнованиях безраздельно господствовал дух дружбы. Он проявлялся в приветливых улыбках, в крепких рукопожатиях, в товарищеских беседах, наконец в бескорыстной, сердечной взаимной вырубке.

Нужно было видеть, как горячо благодарил финские гонщики нашего механика Федора Шахматова, который не раз до глубокой ночи помогал им ремонтировать мотоциклы; как признательны они были Валерию Сердюку, отдавшему свои камеры, чтобы мог стартовать финн.

У спортсменов четырех стран здесь не было секретов друг от друга. Шведы с готовностью рассказывали о ходоковой части своих мотоциклов, вызвавшей большой интерес. Чешский механик Лейфельман (товарищи в шутку называют его «профессором ЭСО») часами делился с нашими гонщиками опытом подготовки машины и соревнованиями. Нередко участники обходились без переводчика, ибо язык спорта понятен всем.

Атмосфера сердечности ни разу не нарушалась, даже когда в напряженной борьбе случались неприятности. Финский чемпион Кауко Юусанен, получивший при столкновении травму, поспешил сообщить, что никого, кроме себя, он не винит в этом, а Юрий Дудорин не счел нужным заявить судьям, что в азартном поединке один из наших гостей оттолкнул его мотоцикл.



Билли АНДЕРССОН, шведский гоночник доволен тем, что своим результатом? Конечно. Ведь состав участников был очень сильный. Кроме того, второе место я привнес считая своим. С 1947 года я стартовал во всех зимних соревнованиях Швеции, но всегда фортуна была по мне неблагоприятна, и первое место оборачивалось вторым. То же было и в гонках на чубок «Дружба народов».

Мне очень понравилось в Советском Союзе, я в восторге от советских зрителей. Мне таю бывать у вас чаще. Хотя летом в моей мастерской по ремонту мотоциклов много дел, я с радостью принял бы участие в юльцевых гонках на знаменитой Таллинской трассе.

У нас в Швеции всегда с нетерпением ждут выступления советских спортсменов. Их уважают не только за высокое мастерство. Они честные, хорошие товарищи. И я надеюсь, что со следующими гостями станут русские мотогонщики.



Напряженная борьба в 15-м заезде. Фото Ю. КЛЕМАНОВА.

## НЕУДАЧА ИЛИ УСПЕХ!

О мотогонках на кубок «Дружба народов» знают многие. Читатели «Правды», «Известий» и других центральных газет, радиослушатели и телезрители следят за ходом крупнейших зимних соревнований по мотоспорту. Поэтому нет нужды еще раз писать о том, как шла борьба. Напомним только, что на длинной трехэтапной «дистанции» мотогонки, включавших шесть соревнований, победителем стал талантливый шведский гоночник Бьрн Кнутссон. Вторым был его соотечественник и лидер мотоспорта Билли Андерссон. Последующие места заняли Фарит Шайнуров, Георгий Плешков, Леонид Дробязко. Из восьми разыгранных призов пять достались советским гоночникам.

Некоторые склонны рассматривать такой итог встречи как нашу неудачу. Да, в результате напряженной борьбы советские спортсмены стали всего лишь призерами. Однако они доказали, что им по плечу бороться за место на верхней ступеньке международного пьедестала почета. Шведы победили в нелегкой борьбе, а финны, также имеющие тридцатилетние традиции в гонках на льду и большой опыт международных встреч, не смогли подняться выше шестого места (Анти Пяэри).

Положительно оценивая результаты наших спортсменов, впервые пробывавших силы в столь ответственных соревнованиях, все же необходимо отметить, что они выступали ниже своих возможностей.

Мы отнюдь не склонны умалять победу шведов, продемонстрировавших отличные стартовые рывки, тактически гибкую, изысканную езду. Но, по советски говоря, наши гоночники проиграли ряд заездов, где победа по праву должна была принадлежать им. Много раз и Шайнуров, и Дробязко, и Константинов, лидировавшие с большим отрывом, неожиданно заканчивали дистанцию поспешными, в прогломном темпе.

Неподготовленность мотоциклов к соревнованиям становится, нас плохой традицией. Если подсчитать, в сколько очков это обошлось нашим спортсменам, — получится внушительная цифра.

Между тем и у чехов, выступавших на ЭСО, и у шведов редко кто сходил с дистанции из-за неисправности машины. Видимо, наши спортсмены плохо знают двигатели и не чувствуют ответственно за их подготовку.

Не раз зрители восхищались смелостью и отвагой советских гоночников. К сожалению, этим качествами они не всегда умело пользовались.

Более 20 тысяч москвичей, собравшихся в Лужниках (цифра рекордная для мотосоревнований в столице), хорошо запомнили заезд, когда задержавшиеся на старте Фарит Шайнуров все же сумел обойти всех своих соперников — А. Егорова, В. Эрикссона и лидера соревнований Б. Кнутссона. Рывки чемпионы страны были рассчитаны настолько точно, что соперники не успевали реагировать на них и оставались сзади. Именно эта победа, ставшая многих друзей, взволновала Ф. Шайнурова в претенденты на звание победителя.

В первый день заключительного этапа соревнований Ф. Шайнуров также выигрывал заезд за заездом и еще ближе придвинулся к заветной цели. Оставался последний решающий заезд, где урливец встречался с Андерссоном. И здесь Шайнуров словно подменили. Програв шведу на старте, он заспешил, засуетился, аспешился три круга. Но Шайнуров не стал ждать удобного момента для обгона, а пошел «ван канка». За это он жестоко поплатился, упав на вираже. Пришлось расстаться с надеждой выиграть кубок.

Флегматичным и равнодушным не место в мотоспорте. Тут нужна и спортивная страсть, и смелый задор, но... обязательно в сочетании с хладнокровием и расчетливостью. Риск никогда не должен переходить в несомнительность, а быстрота — в спешливость. Об этом стоит помнить не только Шайнурову, но также Константинову и другим гоночникам, предпочитающим гибкой тактике езду очертя голову.

«В чем же отличие шведских машин от наших? Чехословацкие спортсмены Ярослав Махач, Мирослав Штинья, Ярослав Видра за осмотром мотоциклов.

Фото Б. СВЕТЛАНОВА.

## ДО СКОРЫХ ВСТРЕЧ

Соревнования на кубок «Дружба народов» внесли свежую струю в развитие мотогонки на ледяной дорожке, которые, закинувшись в «скандинавских рамках», стали бы угасать.

Встречи в Москве и Уфе превратились в замечательную школу обмена спортивным и техническим опытом. С интересом рассматривали финские и шведские гоночники наши накопленники, хвалили шипы, приглядывались к стилю езды советских спортсменов. Особое значение имели эти встречи для наших чешских друзей, не располагающих своими ледяными дорожками. Буквально на глазах зрителей росло их мастерство.

Соревнования явились серьезным экзаменом для советских мотоспортсменов. В этом новом для себя виде соревнований наши гоночники окрепли, стали действовать уверенно и сделали серьезную заявку на победы в грядущих ледяных мотобаталах. А в том, что они не за горами, можно не сомневаться. Пожелания и гостей, и хозяев были единодушны — расширять связи и обмен спортивными делегациями, укреплять дружбу наших спортсменов.

М. ГРИГОРЬЕВ.



Интервью после финиша



Федор ШАХМАТОВ,

линейного спорта  
Из множества волнующих эпизодов дружно мне особенно запомнился один. В последнем заезде пер-

вого этапа гонок у Билли Андерссона «полетела» юбка передка. Это известие советские механики восприняли как свою собственную неудачу.

По приезде в Москву мы вместе с Андерссоном пошли в мастерскую стадиона имени Ленина. Здесь готовились к празднику «Русской зимы». Однако, когда я объяснил, в чем дело, товарищ сразу взялся за нашу работу. Более двух часов ушло на то, чтобы привести в порядок неисправный узел. Когда работа была окончена, швед стал благодарить и вытаскил бумажник. Молодой товарищ, увидев это, обиделся: «За деньги я не стал бы делать эту работу», — с досадой сказал он. Когда переводчик передал Андерссону эти слова, известный гонщик до глубины души был взволнован таким проявлением дружбы.

Советские и чехословацкие мотоспортсмены выступают в соревнованиях на чешских гаревых мотоциклах ЭСО (классы до 500 см<sup>3</sup>). Шведские и финские гонщики стартовали на мотоциклах, специально приспособленных для мото-

## МОТОЦИКЛЫ УЧАСТНИКОВ



Мотоцикл финских гонщиков.

гонкам на льду, с двигателями английской фирмы «Жап». Чешские двигатели по мощности не уступают им, а по своим конструктивным данным видются более перспективными.

Ходовую часть финны и шведы в большинстве случаев изготавливают сами. Рамы шведские и финские мотоциклов по сравнению с чехословацкими имеют более жесткую конструкцию. Угол наклона передней вилки тоже несколько больше. Оба эти фактора положительно влияют на устойчивость мотоцикла, особенно при прохождении виражей. Заслуживает внимания и конструкция передней вилки, которая при сравнительно легкой весе обладает достаточной жесткостью. Пружина передней вилки, установленная между двумя перьями у рулевой колонки, работает на сжатие. Ход передней вилки — 45—50 мм.

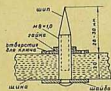
На шведских и финских мотоциклах установлены двухступенчатые коробки передач. Общие передаточные отношения на прямой передаче колеблются от 9,5 до 10. Размер переднего колеса 23", заднего — 20".

На переднем и заднем колесах применяются точеные шины оригинальной конструкции (см. рис.). Расположение гаек крепления сверху позволяет быстро, без демонтажа шин, закрепить шип.

На некоторых мотоциклах масляные бачки для подпитки масла устанавливались около выпускной трубы.



Мотоцикл шведских гонщиков.



Соревнования на ледяной дорожке весьма популярны в Финляндии. Прежде в зимнее время они проводились каждую неделю. Теперь же число их несколько уменьшилось. Объясняется это известной узостью географии ледяных гонок, которые культивировались в основном в Скандинавии. Поэтому мы были рады узнать, что этот вид соревнований успешно развивается в Советском Союзе.

Приглашение Центрального автомобильного клуба СССР было принято нами с большим удовлетворением. Из Финляндии в СССР приехали два спортсмена мастерского класса (по принятой у нас классификации) — Кауко Йоусанен и Антти Пярви и два молодых гонщика — Пертти Мункиола и Валле Сельверстов, имеющие небольшой опыт международных встреч.

Результаты, показанные финскими спортсменами, в общем удовлетворительны, хотя они и могли бы быть лучше. Сказалась осторожность гонщиков, нежелание рисковать. Нужно отметить, что доля риска непременно должна присутствовать в таких соревнованиях, иначе они не будут интересны.

## ОРГАНИЗАЦИЯ

Чехословацкие мотоциклисты всегда с большой радостью едут в Советский Союз. В спортивном соперничестве на трассах соревнований родилась замечательная дружба мотоспортсменов двух братских народов.

В Чехословакии с интересом следят за ростом мастерства советских гонщиков, сравнительно недавно вышедших на международную арену.

В сентябре прошлого года мы горячо аллодировали советской команде, успешно выступавшей на XXXIV мотоолимпиаде. Сотни тысяч наших граждан знают теперь имена лучших советских гонщиков. Особенно восхитили всех Круше и Решетник. Они продолжили борьбу, невзирая на серьезные травмы, и показали пример подлинно го спортивного мужества. Генерал-лейтенант Грушка вручил советским гонщикам золотой почетный знак СВАЗАРМа. Приезжая в СССР, чехословацкие спортсмены всегда чувствуют себя как в родной семье.

Чешский мотоспорт завоевал прочные международные позиции. Но гонки на льду — новый для нас вид соревнований. Из-за климатических условий не позволяло нам широко его культивировать. Поэтому, собираясь в СССР на розыгрыш кубка «Дружба народов», мы не рассчитывали на победу, а думали о том, чтобы перенять опыт мастеров ледяной дорожки. И в этом отношении, мне кажется, мы достигли цели, хотя среди призеров соревнований и нет имен чешских гонщиков.

Поездка наша в СССР преследовала и еще одну цель — проверку пригодности гаревых мотоциклов ЭСО к мотогонок на ледяной дорожке. И мне кажется, чехословацкие машины выдержали экзамен. Об этом убедительно говорят победы, одержанные во многих



Из всех участников мотогонки мы меньше всего знали о возможностях русских гонщиков, с которыми встречались на льду впервые. Их выступление превзошло все ожидания. Уже на тренировке в Уфе стало ясно, что нам предстоит иметь дело с настоящими высокотехническими мастерами. И мы не ошиблись. Советские мотоциклисты за время короткого заезда достигли больших успехов. С полным правом их можно назвать гонщиками международного класса в этом виде соревнований.

Самым характерным для русских мотоспортсменов является смелость, напористость. Такие качества играют первостепенную роль и в гараевых гонках. Поэтому можно полагать, что со временем русские станут сильнейшими и в этих соревнованиях.

Хочется отметить образцовую организацию соревнований. Вряд ли вообще можно в более сжатые сроки провести двадцать заездов. Зрители все время были в напряжении.

Присутствуя на международных соревнованиях в Швеции, Франции, Норвегии, Дании, Германии, я нигде не встречал таких зритель. Нигде так тепло не приветствовали зарубежных спортсменов, нигде так искренне не радовались их приезду! Гонщики умеют

## БЕЗУПРЕЧНА

заездах советскими гонщиками, выступавшими на чешских машинах. Двигатель ЗСО не уступал известным ЖАПам, но ходовая часть, видимо, требует изменений.

Было бы полезно, чтобы советские и чешские специалисты объединили свои усилия в создании мотоцикла для ледяных гонок, как это имело место при проектировании гоночных машин.

Спортивные итоги встречи на кубок «Дружба народов» трудно переоценить. Они показали, что в ряды сильнейших гонщиков мира по ледяной дорожке выдвинулись советские спортсмены. Высоким мастерством блеснули Шайнуров, Дудорин, Дробозко, Константинов.

В Чехословакии проводится много мотоциклетных соревнований, накоплен большой опыт по их организации. И все же, честно говоря, нам было чему поучиться и в Уфе.

Просто поразительно, какое внимание, какую большую заботу об организации мотогонки проявляли уфимские общественные организации. Стадион «Строитель», где проходили встречи, по подготовке можно сравнить с лучшими спортивными аренами Европы. И мы глубоко убеждены, что Уфа может стать достойным местом проведения соревнований международного масштаба.

Судейский аппарат, возглавляемый Генрихом Черкасским, с честью выполнил свои обязанности, что немало способствовало успешному проведению этих ледяных соревнований.

Соревнования на кубок «Дружба народов» принесли всем участникам большую пользу. Мы надеемся, что они помогут положительно решить вопрос о проведении первенства Европы по мотогонкам на льду.

В. ЛАНГЕР,  
руководитель чехословацкой спортивной делегации.

ценить такое гостеприимство, они знают, как оно поможет в время соревнований. Так же как и организаторам, им было приятно видеть переполненные трибуны.

Соревнования в Москве и Уфе дали возможность гонщикам разных стран ближе узнать друг друга, обменяться спортивным и техническим опытом. Большую пользу принесли и встречи руководителей. Представители СССР, Швеции, Финляндии и Чехословакии обсудили вопросы, связанные с дальнейшим развитием контактов в мотоспорте, и единодушно высказались за про-

## СВЕРХ ВСЯКИХ ОЖИДАНИЙ

Прошедшие соревнования были прекрасно организованы. Начиная с хорошо оборудованных теплых гаражей для мотоциклов и кончая условиями, созданными для самих участников, — все было сверх наших ожиданий.

Больше всего нас поразили советские зрители — их объективность, умение понимать мотоцикли и дружелюбное отношение ко всем спортсменам. Никогда не забыть горячего приема, который был нам оказан. В заключительный день первого этапа гонки зрители качали Андерсона так же восторженно, как и своего земляка Дудорина. Ничего подобного мы прежде не встречали.

Теперь, когда москвичи и уфимцы познакомились со шведскими гонщиками, нам хочется кратко напомнить об истории этих состязаний в нашей стране.

Гонки на льду возникли в Швеции очень давно — в двадцатых годах. Причем вначале соревновались на прямых дорожках: 500 метров в одном и 500 — в обратном направлении. Затем гонки перенесли на круг длиной 1000—1200 м, а с 1932 года ледяные гонки прочно обосновались на стадионах.

Серьезные изменения претерпели и конструкции мотоциклов. Экипажную часть машин, на которой выступали шведы, можно с полным основанием считать идеальной как по прочности, так и по устойчивости. Большое внимание мы уделим шиповке. На заре ледяных гонок шипы устанавливали в один ряд на расстоянии 10 см друг от друга. Длина шипа была равна 10 мм. Затем число и размеры шипов постепенно увеличивались. Сейчас на каждом колесе расположено три ряда шипов по 40 штук в

ведение в 1961 году первенства Европы по мотогонкам на льду.

Международные спортивные связи приближают народы, и надо стремиться к тому, чтобы эти связи становились все более оживленными. Для наших странсеседей это имеет особое значение. Кстати, прошедшие встречи — седьмое мотоциклетное соревнование в СССР с участием финских гонщиков. Мы надеемся вскоре вновь приехать к вам, чтобы состязаться на гараевой дорожке.

ЕИНО ПЕРКО,  
руководитель финской спортивной делегации.

каждом, т. е. 120 штук, а при двойной шиповке — 160. Длина их — 25—28 мм.

В Скандинавии мотогонки на льду приняла особенно широкий размах в последние годы. И я, наверно, не ошибусь в прогнозе, если предскажу, что этот вид мотоциклетных соревнований имеет большое будущее. Можно многое сказать о значении гонок на льду, но главное заключается в том, что они расширяют сферу международного сотрудничества в области мотоспорта.

Мне кажется, что гонки на льду (так же, как и на гараевой дорожке) должны стать предметом широкого спортивного обмена между СССР и Швецией.

У нас с громадным интересом отнесся к выступлениям русских спортсмен — хоккеистов, конькобежцев. С большой радостью встретили бы мы и приезд советских мотоциклистов. Такие соревнования содействуют установлению взаимопонимания.

Следующим шагом в развитии ледяной дорожки после проведенного розыгрыша «Кубка дружбы» должно, на наш взгляд, стать первенство мира или Европы с участием гонщиков Скандинавии, СССР, Чехословакии и, конечно, Польши. Мы надеемся, что уже в 1961 году эту идею удастся осуществить. Лучшим местом для проведения первенства может быть Центральный стадион имени Ленина в Москве. В заключение от имени шведских спортсменов хочу выразить сердечную благодарность за гостеприимство и внимание, которые были нам оказаны в СССР.

АРНЕ БЕРГСТРЕМ,  
руководитель шведской спортивной делегации.

Фото В. ДОВГАЛЛО.





# ЗИМНИЕ ТРАССЫ

**Э**то было трудное соревнование. Обильный снегопад, затем оттепель, сменявшаяся заморозками, и снова пурга и метель, поднятые злыми ветрами Финского залива, как бы специально постарались создать наиболее «подходящие» дорожно-климатические условия для зимнего ралли. На узких, то и дело теряющихся в снежных переметах, обледенелых дорогах приходилось развивать большую скорость, чтобы компенсировать неизбежные задержки на занесенных участках и уложиться в заданные маршрутными картами сроки прохождения контрольных пунктов. К тому же в маршрутных картах были указаны не сроки, как обычно, а задана средняя скорость (причем довольно высокая!); схема трассы была «немой», т. е. без каких-либо указаний и обозначений; дополнительные упражнения скоростных составов весна и весьма нелегкими.

Все это потребовало от участников II Всесоюзного зимнего ралли очень большого упорства и напряжения сил, выносливости, высокого спортивного мастерства. Однако главная трудность, как выяснилось в ходе соревнований, была уготована не природой и даже не составителями «жестких» маршрутных карт и «немых» схем трассы. В самом Положении об этих соревнованиях содержалось условие, выполнить которое оказалось кое-кому не под силу.

Дело в том, что зачет был командный. Первенство определялось по наименьшей сумме очков, начисленных команде за три лучших результата ее членов. Борьба шла за переходящий командный приз.

## МАСТЕРА СПОРТА И МАСТЕРСТВО КОМАНДЫ

Мы все не собираемся бросить упрек нашим раллистам в том, что им не хватало чувства коллективизма в этих соревнованиях, либо желания победить командой. Нет — да и не может быть в отношении советских спортсменов — оснований для подобных предположений. Однако командный зачет обуславливает целый ряд тактических и технических требований, выполнить которые нельзя просто так — «сообща». Без соответствующей подготовки команды в целом, продуманного подбора ее состава, коллективных тренировок и выработки навыков, обеспечивающих высокую слаженность всех участников, и, наконец, без одинаково хорошей

подготовки всех ее машин трудно рассчитывать на успех в зимнем ралли. Сей горький урок вынуждены были извлечь из прошедших соревнований тренеры и руководители многих спортивных коллективов, в том числе и таких прославленных, как команды НАМИ, МЭМА, автомотклубов Москвы и Риги, первой команды Эстонской ССР и др. Они смогли лишь раз убедиться в том, давно известном правиле, что хорошая команда — прежде всего коллектив спаянный, слаженный, целеустремленный.

Действительно, если судить по материалам и статистике коллектив всесоюзного зимнего ралли собрал лучшие спортивные силы страны, много мастеров спорта и первоарзрядников. Списки некоторых команд, можно сказать, прямо-таки блистали именами чемпионов и рекордсменов страны, неоднократных победителей всевозможных автомобильных соревнований последние годы времени. Из шести членов армейской команды Москвы, например, было четыре мастера спорта; столько же было и в команде НАМИ, а команда Московского автомотклуба состояла из трех мастеров спорта и трех первоарзрядников. Среди участников были чемпионы страны по автомобильным гонкам М. Мотин, Д. Борисов, Е. Веретов, по ралли — С. Тенишев, А. Дмитриевский, А. Тышке, А. Саарм, А. Шварц и даже... чемпионы СССР по мотоциклетному спорту Р. Решетникс и В. Лапина.

Но если теперь, после соревнований, сопоставить эти данные мандатной комиссией с техническим и результативным, то ни одну из названных выше фамилий не удастся найти в составе команд-победительниц. Более того, среди двух десятков членов этих команд нет ни одного мастера спорта, но зато есть немало спортсменов второго и даже третьего разряда. Нужно ли более ярко доказательство того, что при командном зачете личные мастерство (его, разумеется, никто не может отрицать!) отступает на второй план перед мастерством команды, силой коллектива, гибкостью и маневренностью тренера, умеющего суммировать достоинства отдельных участников и нейтрализовать их недостатки.

И действительно, надо было посмотреть на крошоту команды Тартуской автобазы № 20, видеть, как четко, разумно и быстро действовали ее члены (например, на обледевшем холме или на трассе, когда одну из машин забросило в глубокий сугроб), чтобы понять, какая огромная, кропотливая и плодотворная работа по подготовке к соревнованиям проделана тренером командой А. Кеззбергом. Вот почему этот замечательный спортивный коллектив, в составе которого были спортсмены первого, второго и третьего разрядов, нанес сокрушительное поражение «командам чемпионов» и выиграл ралли, пройдя почти без штрафных очков более 2000 километров по ледяным и заснеженным дорогам и выполнив лучше всех скоростные упражнения.

## ПЕРИПЕТИИ БОРЬБЫ

Как же проходила борьба за первенство?

Тартуские спортсмены сделали «заявку» на победу... с первых же метров дистанции. Дело в том, что соревнования начались с выполнения нескольких

В ПУРГУ ПО ГОЛОЛЕДУ  
●  
Средняя скорость 50 км/час  
●  
ПОЧЕМУ ЧЕМПИОНЫ ОСТАЛИСЬ  
В ХВОСТЕ

●  
*Команда — это тренированный коллектив!*



упражнений по фигурному вождению на Октябрьской набережной города Тарту, после чего участники сразу выходили на трассу первого круга. И тартуские «аутсайдеры», которых поначалу никто не считал опасными соперниками, выполнили упражнения за короткий срок, затратив в среднем по 80 секунд на машину. Разумеется, в других командах отдельные результаты были выше — рижанин А. Дамбис, например, выполнил упражнение за 68 секунд, москвич А. Бренцис за 73 секунды, таллинец А. Сало за 74 секунды. Но по общей командной сумме очков (за каждые 100 секунд начислялось 1 очко прибавляемое к штрафным очкам за дорожные соревнования) тартусцы заняли высокое четвертое место и «со спокойной душой» ушли на дистанцию.

Правда, в Таллине их постигла неудача — они хуже всех других семидеятки команд выполнили вторую программу скоростных фигурных упражнений, набрав 6,204 очка. Но, пройдя «на нулях» дистанцию дорожного соревнования, они сумели удержать за собой четвертое место, пропустив вперед только три таллинские команды. Москвичи же в первый день соревнований начали отставать — команда МЗМА получила 24 штрафных очка, команда «Труд» — 12, команда НАМИ, опоздав на 57 минут, была почти на грани катастрофы (по Положению опоздание больше чем на 1 час влечет за собой снятие с соревнований), а московские армейцы и вовсе сошли с дистанции. Лишь команда Московского автомотоклуба сумела пройти дистанцию первого дня без штрафных очков, но... она успела уже прошафтиться на другом — за опоздание на технический осмотр ей еще до начала соревнований было записано 6 штрафных очков.

Таким образом, уже в первый день выявилось определенное преимущество команд прибалтийских республик — Эстонии, Латвии и Литвы (которая, между прочим, впервые создала свою команду раллистов, надо думать, не без влияния критических выступлений журнала «За рулем»). Однако характерно при этом, что и эстонская команда —

«фаворитка», имевшая в своем составе чемпионов страны А. Тышке и А. Саарма, тоже оказалась отнюдь не в числе лидеров, получив на дистанции 5 штрафных очков. Молодые команды решительно не желали считаться с авторитетами.

Битва определилась еще более четко во второй день соревнований. Только четыре команды сумели пройти дорожную дистанцию «на нулях». Это были досоафцы Таллина (команда № 70), спортсмены ДСО «Калев» (№ 17), молодой коллектив Тарту (№ 16) и команда Литовского республиканского автомотоклуба ДОСААФ (№ 11). Именно эти четыре команды имели лучшие результаты также и по скоростному подъему на холм.

По итогам двух дней на первое место выдвинулись спортсмены ДСО «Калев» (№ 17), набравшие в общей сложности 9,742 очка. Передвигавшаяся на третье место раллисты Тарту имели 9,990 очка.

Московская команда ДСО «Труд» умудрилась за первые два дня набрать 132 (11) штрафных очка, а команды МЗМА и НАМИ шли, так сказать, «голова в голову», имея соответственно 82,492 и 83,974 очка. Хорошо начиная соревнования сильные команды Московского и Рижского автомотоклубов ДОСААФ сошли с дистанции вследствие выхода из строя машины.

## ЛЕДЯНОЙ РУБИКОН ДЛЯ РАЛЛИСТОВ

Между тем капризная прибалтийская погода сыграла новую шутку с участниками соревнований. Пурга улеглась, яркое солнце в течение нескольких часов сварило наметенную ею крупу в жидкую снежную кашу, а затем удирил мороз и дороги превратились местами в хорошо наезженные катки. В связи с этим ни одной из команд не удалось пройти дистанцию точно по графику, заданному в маршрутных картах. Но и погода брала свою наглость с учетом тренировки команд: снова наименьшее количество штрафных оч-

ков получили те же лидеры — таллинские досоафцы и калевцы по 1 очку, спортсмены Тарту — 3 и Литвы — 6 очков. А команда МЗМА, например, «прибавила» в этот день к своим результатам 83 штрафных очка, команда ДСО «Труд» — 21, НАМИ — 11 и т. д. Разница в очках между лидирующей командой и, например, командой НАМИ составляла к концу третьего дня соревнований более 150 очков!

Но наиболее тяжелое испытание уготовила погода участникам ралли при повторном подъеме на холм. Та же самая дистанция в 1 километр (подъем и спуск по 350 метров и около 360 метров), которую накануне преодолели без особого труда все команды, стала после обледенения чем-то вроде рубикона для желающих победить. Только лишь переждав его, можно было рассчитывать на серьезный спортивный успех в этих соревнованиях.

Особая трудность состояла в том, что после старта маневрирование при подъеме на холм разрешалось только за пределами линии, обозначенной желтыми флагами, т. е. практически уже на уклоне, а наведение цепей, якорей и прочих приспособлений, облегчающих движение по льду, разрешалось лишь после старта, т. е. в пределах заданного контрольного времени на подъем и спуск (10 минут). И надо было видеть, как, проделав на этом ледяном холме от 10 до 40 метров, катились назад под уклон машины некоторых прославленных мастеров и чемпионов. А с ними и... несостоятельные надежды на успех.

Лишь шести командам удалось выполнить упражнение по скоростному подъему на холм. И лучшей среди них снова была команда раллистов города Тарту (2,684). В результате она стала лидировать, набрав по итогам трех дней 15,674 очка и опережая идущие вслед две таллинские команды (24,608 и 24,542).

Остальное было уже, как говорят шахматисты, делом техники. Легко пройти четвертый, завершающий круг дорожных соревнований и выполнив несложные эволюции по фигурному вождению на катке, тартуская команда за-

На снимках:

Слева — спортсмены Ленинградского автомотоклуба ДОСААФ прибыли на контрольный пункт времени. Опоздали или нет? — вот что волнует тренера В. Кранихи.

Справа — кроме дорожных соревнований, участники выполняли ислетские дополнительные упражнения. Вверху — фигурное вождение автомобиля на ледяном поле. Внизу — скоростной подъем на холм в г. Тарту.

Фото Ю. ИЛЕМАНОВА.

## ГРИМАСЫ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ПОГОДЫ

Молодцы, раллисты из Тарту!

НО ЕСТЬ И МАСТЕРА БЕЗ ШТАФНЫХ ОЧКОВ





Слажено действовала команда ДСО «Калев» на труднопроходимых участках трассы, и в результате заслуженный успех — третье призовое место в командном зачете. фото автора.

няли первое место с общим результатом 27,742 очка. На второе место вышла команда Эстонского республиканского клуба ДОСААФ (тренер И. Н. Лауба) — 33,340 очка и на третье команда ДСО «Калев» (тренер Х. А. Треймут) — 37,323.

### БУДЕТ ЛИ РАЛЛИ «РУССКАЯ ЗИМА»!

Автомобильные ралли зимой было проведено во второй раз. Сейчас уже больше не стоит вопрос — возможны ли и нужны ли такие соревнования. Безусловный успех прошлого года и нынешних соревнований говорит о том, что зимние ралли прочно входят в наш спортивный быт и привлекают все боль-

шее количество участников. Несмотря на весьма трудные и сложные дорожно-климатические условия, в нынешнем году не было ни одной аварии, ни одной более или менее серьезной поломки автомобиля. Не пора ли решать вопрос о проведении в будущем году первенства страны по зимнему ралли!

В этой связи необходимо остановиться на некоторых недостатках прошедших соревнований. Нет слов, организация и проведение таких соревнований — выбор трассы, обеспечение расчистки дорог, подготовка и расстановка судейского персонала, размещение участников и автомобилей, снабжение горячей водой и бензином, устройство закрытого парка и т. д. — дело исключительно сложное и более трудоемкое, нежели организация ралли летом. Работа, про-

деланная старшим тренером ЦАМК Ю. Гофманом, тренером А. Клоповым и другими, заслуживает поэтому большой похвалы. Но все-таки трудно согласиться с тем, что из программы соревнований нынешнего года необоснованно выпали такие интересные дополнительные упражнения, как преодоление снежной целины, а условия упражнений по фигурному вождению на льду были составлены чересчур «либерально». В результате, несмотря на значительное расширение состава участников и увеличение числа команд, проведенное в нынешнем году зимнее ралли несколько деградировало по своему качеству и спортивному уровню. Вряд ли стоит идти по этому пути. Не следует ли лучше подумать о том, чтобы дополнить и сделать более разнообразной программу зимних соревнований? Почему бы наряду со скоростным подъемом на холм не практиковать еще и «автомобильный слалом», и скоростное кольцо, и преодоление снежной целины, и трудное фигурное вождение на льду!

Имели место отдельные недостатки в судействе проведенных соревнований (главный судья Ф. Кивимяги). В Таллине, например, лишь за минуту до начала соревнований по фигурному вождению (да и то благодаря оперативному вмешательству представителя ФАМС, судьи всевозможной категории Г. М. Соловьева) были исправлены ошибки в геометрии фигур; некоторые судьи на трассе допустили ошибочные записи результатов дорожных соревнований, занеся их в другие графы контрольных карт, выданных участникам; были и другие мелкие погрешности в работе судейской коллегии.

В то же время многие судьи на трассе работали четко и хорошо, несмотря на весьма трудные метеорологические условия и ночное время. Мы лично убедились в этом на примере работы СКВ в Алавери и совершенно секретного пункта КВ в Торве. Право же, судьям порой было не легче, чем участникам!

Автомобильный комитет ФАМС должен внимательно изучить итоги проведенного II Всесоюзного зимнего ралли с командным зачетом. Эти соревнования имеют большое будущее в нашей стране. Мы имеем все возможности поднять их до надлежащего уровня, тем, чтобы придать им в дальнейшем международный масштаб. И — кто знает? — может быть, через пару лет крупнейшим автомобильным соревнованием зимнего сезона будет не традиционное ралли «Монте-Карло», а наше советское ралли «Русская зима»...

Ю. КЛЕМАНОВ  
[наш спец. корр.].

● А где же снежная целина и автомобильный «слалом»?

● ВСЕ ФЛАГИ В ГОСТИ БУДУТ К НАМ



**В** 1959 году в международных соревнованиях по автомобильному спорту впервые приняли участие гоночные автомобили нового типа — «Юниор».

Их особенность состоит в том, что они строятся с обязательным использованием некоторых основных агрегатов серийных легковых автомобилей. Благодаря этому ограничивается безудержный рост скорости, характерный для современных гоночных машин, и создаются условия для участия широкого круга спортсменов в скоростных соревнованиях.

Автомобили типа «Юниор» уже завоевали за рубежом популярность. Число их моделей быстро увеличивается.

Учитывая большие возможности, которые открывает для развития автомобильного спорта в нашей стране применение автомобилей этого типа, автомобильный комитет Федерации автоспорта СССР включил их в классификацию отечественных спортивных и гоночных автомобилей и утвердил предъявляемые к ним технические требования. В основном эти требования сводятся к следующему.

Автомобилем типа «Юниор» считается одноместная гоночная машина с открытым кузовом (без крыльев и обтекателей над колесами), имеющая двигатель, рабочий объем которого на 1960 год ограничивается 1360 см<sup>3</sup>, а на последующие годы — 1100 и 1000 см<sup>3</sup>.

Для обеспечения безопасности в случае опрокидывания автомобиля за сиденьем должна устанавливаться предохранительная дуга, проходящая выше головы водителя.

Блок цилиндров и коленчатый вал могут быть использованы только от какого-либо серийного двигателя. Имеют число подшипников коленчатого вала и ход поршня нельзя. Однако допускается изменение диаметра цилиндров путем их расточки либо установки гильз.

Не разрешается применять верхние распределительные валы. Запрещается также изменять расположение распределительного вала.

Должен быть сохранен тип системы питания. Например, если двигатель, с которого взят блок цилиндров и коленчатый вал, имел внешнее смесеобразование, то для него нельзя применять впрыск топлива. И, наоборот, не разрешается двигатель с впрыском топлива переделывать в карбюраторный. Число и тип карбюраторов в двигателях с внешним смесеобразованием не ограничивается.

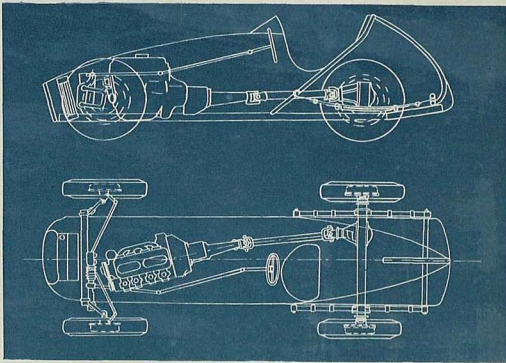
Коробка передач и тормозная система должны быть также использованы от какого-либо серийного автомобиля (но не обязательно от того, с которого взят двигатель). При этом допускаются изменения передаточных чисел в коробке передач и отдельные изменения в тормозной системе.

Карданная передача, задний мост, рулевое управление, подвеска и другие агрегаты могут иметь любую конструкцию. Запрещается лишь применять устройства для блокировки дифференциала.

Допускаются самые разнообразные конструкции компоновки автомобиля с порядком, та же, что и в расположении двигателя. Должны быть выдержаны только следующие основные параметры: база не менее 2000 мм,

## ГОНОЧНЫЕ АВТОМОБИЛИ

# „ЮНИОР“



Принципиальная схема гоночного автомобиля типа «Юниор».

ширина колеи 1100 мм, ширина кузова не более 950 мм, собственный вес автомобиля не менее 400 кг.

В качестве топлива для автомобилей типа «Юниор» может быть использован любой бензин, отпускаемый в бензоколонках, и, в частности, А-93, поступающий в продажу.

Принятые в СССР требования к автомобилям типа «Юниор» отличаются от международных ограничением рабочего объема двигателя. Как указывалось выше, у нас оно составляет 1360 см<sup>3</sup>, в то время как за рубежом — 1100 см<sup>3</sup> при весе автомобиля 400 кг и 1000 см<sup>3</sup> при весе в 360 кг. Такое ограничение рабочего объема принято в нашей стране временно, до тех пор пока не будут разработаны и проверены способы уменьшения диаметра цилиндров двигателя «Москвич-407» путем установки специальных гильз. Эта задача является довольно сложной, поскольку необходимо обеспечить эффективное охлаждение двигателя при длительной работе на напряженных режимах.

Создавая автомобили типа «Юниор», можно использовать агрегаты и детали многие отечественных машин. С автомобиля «Москвич-407», помимо двигателя, очевидно, будут брать коробку передач, задний мост, тормозную систему,

телескопические амортизаторы. Можно применять переднюю торсионную подвеску и рулевое управление реечного типа от мотоциклов СЗА. При компоновке машины с задним расположением двигателя появляется возможность установки агрегатов трансмиссии микролитражного автомобиля «Запорожец».

Нам следует использовать опыт создания наиболее интересных в конструктивном отношении зарубежных моделей «Юниор» и, в частности, итальянских «Стангеллини» и «Тараччи», весьма близких по конструкции. На их примере видно, как допускаемые международными правилами изменения применяются в конструкции серийных агрегатов, используемых для автомобилей типа «Юниор». Оба эти автомобиля выполнены на базе агрегатов «ФИАТ-1100».

Двигатель форсирован путем изменения головки цилиндров с четырьмя отдельными впускными каналами. Горючая смесь подается двумя карбюраторами горизонтального типа. Степень сжатия увеличена до 9,8. Все это позволило повысить мощность двигателя с рабочим объемом 1100 см<sup>3</sup> до 79 л.с. при 6500 об/мин.

В четырехступенчатой коробке передач благодаря замене шестерен сбли-

жени передаточные числа. Двигатель и коробка передач расположены в передней части автомобиля и смещены влево, вследствие чего карданный вал проходит сбоку от водителя.

Передний мост имеет независимую поперечную подвеску с рычагами, качающимися в поперечном направлении. Задняя подвеска также пружинная, но с качением рычагов в продольном направлении. Автомобиль «Тараччи» снабжен задним мостом типа «Де Дион».

Тормоза с раздельным гидравлическим приводом для передних и задних колес. Рама трубчатая, с двумя параллельными лонжеронами.

Советскими конструкторами создано несколько компоновок автомобиля типа «Юниор» с использованием отечественных серийных агрегатов. Недавно техническая комиссия автомобильного комитета федерации рассмотрела эти проекты.

За основу для типового проекта решено взять компоновку, разработанную в МАИ. Она отличается простотой и может быть принята при постройке автомобилей типа «Юниор» силами спортивных организаций.

Принципиальная схема этой типовой компоновки представлена на рисунке. Она предусматривает переднее расположение двигателя, устанавливаемого под углом к продольной оси автомобиля. В целях уменьшения работ по передаче двигателя рекомендуется размещать его без наклона в вертикальной плоскости, так как в противном случае потребуется изменение системы смазки.

Коробка передач автомобиля «Москвич-407» используется с удлинителем. Карданный вал смещен и проходит справа от водителя. Задний мост взят с автомобиля «Москвич-407», но изменен в связи со смещением главной передачи в правую сторону. Учитывая несимметричную форму заднего моста, левую полусось и ее кожух, имеющие большую длину, изготавливают заново.

Передняя подвеска — от мотоцикла СЗА с измененным углом предварительного закручивания торсионов. Задняя подвеска проектируется в двух вариантах. Один из них предполагает применение витых цилиндрических пружин, а другой — продольных ползулитических рессор. Для улучшения устойчивости автомобиля с пружинной подвеской устанавливают телескопические амортизаторы с наклоном в поперечной плоскости.

Рулевое управление — реечного типа. Рулевая колонка имеет большую жесткость. Передача от нее к реечному механизму и рулевой трапеции осуществляется двумя наклонно расположенными валами с карданными шарирами. Это позволяет компактно разместить рулевое управление.

Тормозная система взята с автомобиля «Москвич-407». Для повышения надежности работы гидравлического привода устанавливаются два карданных тормозных цилиндра, один из которых действует на тормоза передних, а другой на тормоза задних колес.

Рама — трубчатая, сварная. Для ее изготовления целесообразно применять тонкостенные бесшовные цельнотянутые трубы из стали 40Х.

Колеса могут быть использованы как от автомобиля «Москвич-407», так от микролитражного «Запорожца». В последнем случае следует предусмотреть

соответствующее увеличение дорожного просвета.

Кузов предполагается выполнять из пластмассы способом прокатывания стеклопластика на специальноном шаблоне, предварительно изготовленном из гипса. Также могут применяться также кузова каркасного типа с обшивкой из алюминиевого листа.

По рекомендованному автомобильным комитетом Федерации типовому проекту намечено построить в текущем году несколько автомобилей.

Инж. А. САБИНИН,  
председатель технической комиссии  
автомобильного комитета  
Федерации автототоспорта СССР.

## РАЛЛИ 1960 ГОДА

Автомобильным комитетом Федерации автототоспорта при ДОСААФ СССР рассмотрены положения о всеоюзных спортивных и массовых ралли на 1960 год.

В этом году звания чемпионов СССР будут разыграны в трехдневном спортивном ралли «Прибалтика» со стартом и финишем в г. Каунасе. Победитель выйдет как в личном, так и в командном зачете. Золотые, серебряные и бронзовые медали будут присуждены участникам за лучшие результаты в каждом классе автомобилей. Командно-победительские первенства будут определяться по результатам, достигнутым экипажами независимо от класса автомобилей.

Помимо первенства СССР, намечено провести крупные соревнования на розыгрыш личного и командного первенства РСФСР. В апреле состоится личное командное трехдневное спортивное ралли по маршруту Москва — Крестцы — Брест — Москва, в мае — трехдневное спортивное ралли по маршруту Москва — Ужгород с личным зачетом.

В июне состоится международная встреча в ралли «За мир и дружбу» на маршруте Москва — Варшава — Берлин — Прага общей протяженностью более 5000 км. В этом ралли ожидается участие спортсменов Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Румынии, СССР и Чехословакии.

Всеоюзные и республиканские соревнования по массовым ралли для спортсменов, выступающих на собственных автомобилях, будут проводиться одновременно со всеми спортивными ралли, но с некоторыми различиями в трассе, режиме движения и программе скоростных состязаний. Автомобилисты-любители смогут проявить свое мастерство в различных вариантах ралли: для них будут организованы однодневные, двухдневные и трехдневные соревнования.

К участию в спортивных ралли допускаются спортсмены не ниже второго разряда, в массовых — водители, имеющие третий спортивный разряд.

При розыгрыше первенства в спортивных ралли в соответствии с утвержденной на 1960 год классификацией автомобилей они подразделяются на 3 класса по рабочему объему двигателя: до 1500 см<sup>3</sup>, до 2200 см<sup>3</sup> и более 2200 см<sup>3</sup>. Автомобили с любым рабочим объемом двигателей, но специально подготовленные к соревнованиям составят 4-й класс.

В массовых ралли соревнуются экипажи автомобилей, свеленных в два класса: А — «Москвич-402» и «Победа» и Б — «Москвич-407» и «Волга».

Командные первенства будут разыгрываться параллельно между сборными командами союзных республик, АССР,

краев, областей, городов Москвы и Ленинграда (по 3 экипажа в каждой) и между командами автототоклубов, коллективов физкультуры и первичных организаций (по 2 экипажа в команде).

В положении о всеоюзных и республиканских ралли 1960 года внесено много нового, что обострит спортивную борьбу.

Спортивная нагрузка участников определяется не только длиной дистанции, но и временем чистого движения — не менее 8 часов для однодневных ралли, 24 часов для двухдневных и 48 часов для трехдневных. При этом каждый из участников парных экипажей в трехдневных ралли должен не менее 8 часов управлять автомобилем в отсутствие второго водителя. Это позволит им проявить навыки как водителя, так и штурмана на дорожных соревнованиях и умение достигать высокие скорости на скоростных состязаниях, в частности в искусственно ограниченных проездах. В массовых ралли будет допускаться проезд пассажиров.

Бычно ралли проводится по какому-либо одному принципу. В 1960 году предполагается преимущественно применять три принципа (см. «За рулем» № 12 за 1959 год) в зависимости от характеристики дорог и квалификации спортсменов. Один из принципов, конечно, будет преобладающим. Так, спортивные ралли «Прибалтика» намечено проводить в основном по принципу «постояства расписания», что придает соревнованию скоростной характер. Наряду с этим в массовых трехдневных ралли и в спортивных ралли на горных дорогах будет преобладать безопасный принцип «двух расписаний». В однодневных ралли для начинающих спортсменов характерным остается «постояство скорости».

Скоростные состязания будут состоять из гонок на ипподромах, стадионах, линейных и замкнутых кольцевых участках дорог различного профиля, а также на площадках в искусственно ограниченных проездах. Новым будет состязание на движение с постоянной скоростью по пересеченной местности (кольцевая трасса). Роль скоростных состязаний в общем зачете на всеоюзных ралли существенно повышена. За каждую секунду сверх лучшего времени, показанного в классе автомобилей, участнику начисляется 0,1 штрафного очка. Еще более ошутным начисления за неудовлетворительное выполнение дополнительных упражнений — от 0,1 до 0,6 штрафного очка.

Ралли 1960 года станут интересными и полезными соревнованиями сильнейших спортсменов страны.

Г. СОЛОВЬЕВ,  
заместитель председателя  
автомобильного комитета ФАМС.



# ДВИГАТЕЛИ для МОТОЛОДОК И КАТЕРОВ

Инж. В. ЛАЗАРЕВ

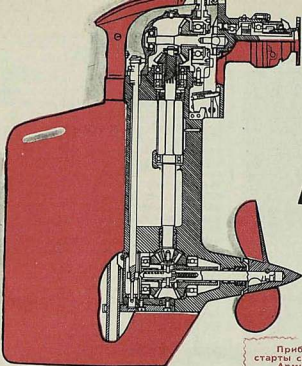


Рис. 1. Угловая откидная колодка.

На мелких судах, как известно, применяются либо подвесные либо стационарные двигатели. Современные подвесные моторы (в большинстве своем двухтактные) обладают высокими эксплуатационными показателями: имеют небольшой вес, легко запускаются, сравнительно малопыльны; они пользуются большой популярностью среди любителей водномоторного спорта и туризма. Но при систематической эксплуатации, когда требуется хорошая маневренность и повышенная мореходность судна, применяются стационарные двигатели.

Оба вида лодочных моторов, имея свои специфические особенности, дополняют друг друга и потому развиваются параллельно примерно в одинаковой степени.

## ПОДВЕСНЫЕ МОТОРЫ

В настоящее время повсеместно в продаже встречается лишь подвесной мотор «Москва» с рабочим объемом 250 см<sup>3</sup> и мощностью 10 л. с. Он имеет реверсивное устройство и приспособлен для дистанционного управления. При устранении некоторых недостатков (самопроизвольное вращение гребля регулирования горючей смеси, трудность извлечения из гребного вала срезанного штифта, недостаточная износоустойчивость некоторых деталей и узлов) этот мотор сможет удовлетворять требования спортсменов-водномоторников и туристов.

Ранее выпускавшиеся моторы ЛМ-20 «Чайка» мощностью 1,8 л. с., «Рига-125» (4 л. с.), ЛМ-1 (3 л. с.), ЛМР-6 (6 л. с.) и ЗИФ-5 (5 л. с.) сняты с производства. Созванное в конце прошлого года техническое совещание при секции мелкого судостроения НТО судостроительной промышленности рекомендовало минимальной мощностью ряд подвесных моторов для организации серийного производства, указанный в табл. 1. По большинству этих типов двигателей уже ведутся работы.

В нынешнем году намечено выпустить 26 тысяч моторов «Москва» и 50 тысяч

Приближается лето — пора водномоторников. Весеннее солнце зовет на старты соревнований, в дальние походы по голубым дорогам страны. Армия водномоторников ежегодно растет, пополняется новыми резервами. И у каждого, кто стремится приобщиться к этому увлекательному виду спорта и туризма, возникает немало вопросов. Какие подвесные моторы выпускает наша промышленность? Созданы ли судовые конверсии автомобильных двигателей? Каковы перспективы развития лодочного моторостроения? Идя навстречу пожеланиям читателей, мы публикуем статью инженера В. Лазарева, отвечающую на эти вопросы.

Таблица 1

Тип	Мощность, л. с.	Объем цилиндров, см <sup>3</sup>	Вес, кг
1	1,0—1,5	45—65	4—7
2	3—4	100—125	12—14
3	6—8	175	20—22
4	10—12	250	30—35
5	25—28	500	40—50

моторов «Стрела» мощностью 5—6 л. с. Последний представляет собой модернизированную конструкцию двигателей ЗИФ-5. Усовершенствование этого мотора заключается главным образом в улучшении системы зажигания, повышении мощности и надежности.

Над созданием современного подвесного мотора мощностью 3 л. с. работает один из воронежских заводов.

Развитие водно-моторного спорта и туризма, а также распространение водных лыж поставило в повестку дня воп-

рос о выпуске подвесных лодочных моторов большой мощности. В настоящее время такой двигатель (25 л. с.) осваивает завод «Дальсельмаш».

Пока что не завершены работы лишь по проектированию портативного подвесного мотора мощностью 1,0—1,5 л. с., в выпуске которого особенно заинтересованы охотники, рыболовы и туристы-байдарочники. Возможно, для них удастся создать судовую модификацию велодвигателя Д-4 мощностью 1,0—1,25 л. с.

## СТАЦИОНАРНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Отечественная промышленность выпускает ряд стационарных двигателей, пригодных для установки на мелких судах. Однако лишь бензомотор СМ-255Л предназначен специально для катеров индивидуального пользования и имеется в продаже. Мощность этого мотора 6 л. с. при 3250 об/мин, рабочий объем цилиндра

Таблица 2

Марка и тип двигателя	Мощность, л. с.	Об/мин	Объем цилиндра, см <sup>3</sup>	Вес, кг
<b>Бензомоторы</b>				
УД 1. Четырехтактный одноцилиндровый	4	3000	305	50
	5*	2200*		
УД 2. Четырехтактный двухцилиндровый	8	3000	610	75
	6*	2200*		
СЗА. Двухтактный одноцилиндровый	10,5	4500	346	—
«Витас». Двухтактный одноцилиндровый	5,5	5000	148	—
985-В. Четырехтактный четырехцилиндровый V-образный	20	4000	752	68
<b>Дизели</b>				
ДВ-16. Четырехтактный двухцилиндровый	16	1600	—	210
ДВ-30. Четырехтактный четырехцилиндровый	30	1600	—	300

\* Показатели, рекомендуемые при использовании двигателей на катерах

ров 250 см<sup>3</sup>, вес 33 кг. В 1960 году намечено выпустить 12 тысяч таких бензодвигателей. На его базе осваивается двухцилиндровая модель СМ-500Л мощностью 12 л. с. В нынешнем году будет выпущена тысяча двигателей этой модели.

Большой популярностью среди водномоторников пользуются бензодвигатели серии Л-Л3/2 (3 л. с.), Л6/3 (6 л. с.) и Л12/4 (12 л. с.), изготавливаемые для народного хозяйства, хотя до сих пор не созданы их модификации для катеров и они поставляются без реверсивной или разобратительной муфты. Особенно распространен мотор Л6/3, который при 2200 оборотах коленчатого вала развивает мощность 6 л. с.; рабочий объем его 597 см<sup>3</sup>, вес 92 кг.

В небольших количествах выпускаются судовые конверсии автомобильных дви-

гателей АМ-402 СРЗ (20 л. с.), М51Г и М51У (62 л. с.) и другие, также судовые дизели 4 ЧСП 8,5/11 (19 л. с.) и 2 ЧСП 10,5/13 (20 л. с.). Кроме того, осваиваются судовые конверсии автомобильных двигателей М 20 («Победа»), М 21 («Волга») и МЗМА-407 («Москвич»).

Известную новизну представляет конверсия мотора МЗМА-407. Двигатель располагается в кормовой части катера и соединяют с горизонтальным валком угловой откидной колонки (рис. 1). Корпус ее закреплен на транце катера с наружной стороны. От горизонтального валика через конические шестерни и вертикальный вал вращение передается грабному валу, на котором расположена кулачковая реверсивная муфта.

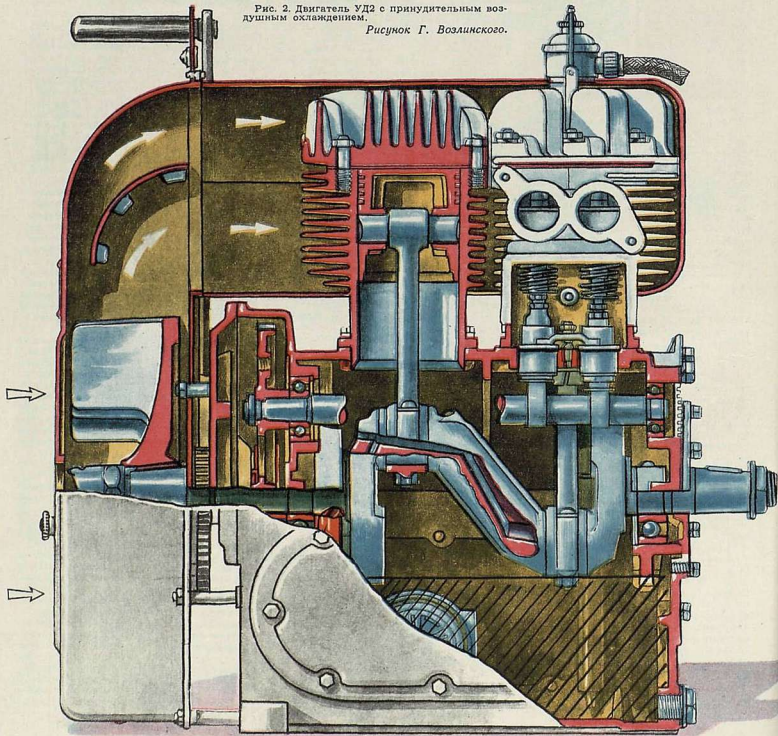
Установка, включающая угловую колонку, имеет ряд преимуществ перед

Тип	Мощность, л. с.	Рекомендуемые двигатели
1	3—6	Л-3/2; Л-6/3; СМ-255Л или УД 1 и УД 2 Л-12/4 и СМ-500Л
2	12	
3	16—20	965-В; АМ 402-СРЗ
4	30—35	МЗМА-407 («Москвич»)
5	40—45	М-20 («Победа»)
6	55—60	М-21 («Волга»)

обычным реверс-редуктором, так как расположение двигателя в корме дает возможность увеличить и более рационально использовать полезную площадь катера; это способствует также уменьше-

Рис. 2. Двигатель УД2 с принудительным воздушным охлаждением.

Рисунок Г. Возлинского.





нию шума мотора. Недостатком установки является опасность повреждения винта, так как в этой конструкции он не защищен, хотя вообще на быстроходных катерах мало вероятно возможность надежной защиты винта, даже при наличии выступающей перед ним «шпору».

Среди разнообразных типов малоомощных двигателей, которые можно было бы переоборудовать в судовые, особое место занимают двигатели с принудительным воздушным охлаждением, т. е. с ребристыми цилиндрами и головками, обдуваемыми приводным вентилятором. Обладая рядом преимуществ перед двигателями с водяным охлаждением, они получают все большее распространение. Такие двигатели просты по конструкции, удобны в эксплуатации, имеют большой моторесурс, весьма экономичны и сравнительно дешевы.

Конверсия двигателей с воздушным охлаждением практически будет заключаться в создании простейших реверсивно-редукторных передач, а для небольших мощностей — разобщительных муфт с встроенным упорным подшипником.

Для конвертирования могут быть использованы в первую очередь выпускаемые стационарные двигатели с воздушным охлаждением (см. табл. 2). Приведенные в табл. 2 двигатели серии УД по своим характеристикам близки к двигателям серии Л. На рис. 2 показан двухцилиндровый четырехтактный двигатель УД 2 с принудительным воздушным охлаждением мощностью 8 л. с. На катере его желательнее эксплуатировать при 2200 об/мин, что соответствует мощности 6 л. с. (эта рекомендация относится также ко всем двигателям УД 1). Охлаждающий воздух засасывается с торцевой стороны двигателя; центробежный вентилятор, который одновременно является и маховиком, по штампованному кожуху направляет его на ребристые цилиндры и головки. Конверсия этого двигателя в основном будет заключаться в создании для него разобщительной муфты со встроенным упорным подшипником.

Представляет интерес также новый У-образный двигатель 965-В с принудительным воздушным охлаждением, предназначенный для микролижного автомобиля. Он очень экономичен: минимальный удельный расход топлива — 250 г/л. с. час. После устройства реверсивно-редукторного двигателя сможет работать на катере эксплуатационной мощностью до 17—18 л. с. при соответствующем снижении числа оборотов.

Работы по переоборудованию этого двигателя предполагается закончить в 1960 году. Можно надеяться, что в следующем году любители смогут приобрести перакопальный и недорогой двигатель для своих катеров.

На основании анализа и учета выпускаемых промышленностью двигателей из выводов был намечен также минимальной мощностью ряд стационарных двигателей, рекомендуемых для катеров (см. табл. 3). Это позволит в какой-то мере унифицировать производство разобщительных муфт и реверсивно-редукторных, а также сосредоточить усилия на выпуске всего нескольких типов катеров, но зато производить их достаточно большими сериями.

В общих чертах таковы на ближайшую время перспективы и возможности развития моторостроения для малых судов.



## КАК ВОССТАНАВЛИВАЛИ АВТОМОБИЛЬ В. И. ЛЕНИНА

На этой старинной фотографии показан автомобиль «Роллс-Ройс» выпуска 1914 или 1915 года, регистрационный номер 50, городской — 236. В первые годы революции на нем ездил Владимир Ильич Ленин. Это подтверждается номерами двигателя и шасси, которые удалось установить по актам технического осмотра, технической характеристике и другим документам того времени.

У автомобиля был открытый кузов типа фазтон с мягким верхом (тентом). Его конструкция считалась тогда достаточно совершенной.

На автомобиле был установлен шестичилиндровый двигатель с рабочим объемом 7400 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 114 мм, ход поршня 121 мм), с боковым односторонним расположением клапанов. Он имел два отдельных блока, по три чугунных цилиндра в каждом.

Блоки цилиндров крепились к верхней половинке картера при помощи шпильки с гайками. Алюминиевый картер отливался отдельно и состоял из двух частей: верхняя — служила основанием для цилиндров и опорой для коренных подшипников коленчатого вала, а нижняя — выполняла роль крышки кришвишного механизма и резервуара для масла.

Топливо подавалось к двигателю под давлением из герметично закрытого бака, размещенного сзади на раме. Приготовление горючей смеси происходило в карбюраторе, имевшем клапан добавочного воздуха и две форсунки с регулировочными иглами. Кроме того, в смесительной трубе карбюратора находились клапан, сработавший при «обратных» вспышках.

Зажигание было двойным: от магнето высокого напряжения и 12-вольтовой аккумуляторной батареи. В каждом цилиндре находилось две свечи зажигания.

Подвеска автомобиля состояла из четырех листовых рессор: полуэллиптических передних и кантилевых задних. Ножной и ручной тормоза действовали на задние колеса, но каждый — на свои колодки и свою рабочую поверхность барабана. Размер колес составлял 895—135 мм.

За время эксплуатации автомобиля и в последующие годы некоторые его системы и механизмы управления пришли в негодность, да и весь он сильно изменился. Требовалось восстановить двигатель, механизмы трансмиссии и ходовой части. Много предстояло сделать для реставрации кузова. Так, надо было полностью заменить его деревянную основу, кожаную обивку сидений, обшивку боковин, дуги каркаса тента, крылья, подножки.

Это почетное и интересное задание поручили Московскому заводу имени Лихачева.

Каждый, кому выдавалась хотя бы самая простая и малая работа по реставрации ленинского автомобиля, принимался за нее с большой охотой и любовью.

Много пришлось потрудиться столяру-краснодеревцу экспериментального цеха П. И. Думнову. Ему довелось восстанавливать каркас кузова и обновлять внутреннюю отделку, выполненную из красного дерева. Не меньше старания и умения приложил старый кардовый рабочий завода кузовщик В. Ф. Дмитриев, который вместе с бригадами сварщиков и рихтовщиков занимался реставрацией внешних панелей кузова, деталей оперения и подножек. Не одну задачу понадобилось решить работникам лаборатории легковых автомобилей В. Б. Королеву, Е. Н. Курбакову и электромеханику В. Л. Савинову и Е. Д. Мурравеву при восстановлении систем питания, смазки двигателя и электрообор-

# С АТТЕСТАТОМ ЗРЕЛОСТИ — ПРАВА ВОДИТЕЛЕЙ

рудования. Трудности заключались не только в том, чтобы сделать их работоспособными. Надо было воспроизвести точные схемы, существовавшие в те, далекие от нас, времена. А какого напряжения и внимания требовала работа артистически А. Я. Мельникова, восстановившего сотый радиатор, состоящий из 5660 отдельных трубок!

Хочется сказать несколько слов о людях, непосредственно не связанных с цехом или заводом, но случайно узнавших о работах. Они стремились тоже хоть чем-нибудь помочь.

Художник прессового цеха т. Ломовик, пришедший посмотреть на автомобиль и услышавший, что необходимо реставрировать циферблаты приборов, попросил поручить это дело ему и вынул из кармана свой карманный часовой механизм бывшего гарсона Совнаркома, передал заводу часы с такого же автомобиля. Они оказались очень кстати, поскольку фирменные часы были когда-то заменены.

Время изменило до неузнаваемости шасси с узким профилем и рисунком протектора «елка». Ярославский шинный завод по проекту Научно-исследовательского института шинной промышленности изготовил прессформу, с использованием которой и воссоздали старомодные шины.

Когда шасси автомобиля было готово, на нем выехали во двор завода для опробования механизмов на ходу. После этого пробного пробега на шасси установили реставрированные кузов, и обобщили приступили к изготовлению летнего тента, для которого шельковская фабрика «Технокама» специально сделала тентолет черного цвета.

В начале декабря 1959 года все работы по восстановлению и сборке машины были закончены, и она приобрела свой первоначальный вид.

9 декабря историческая машина, за рулем которой находился старший мастер Б. Курбатов, вышла из экспериментального цеха.

Когда автомобиль проходил по заводской территории, старым кадровым рабочим невольно пришла на ум мысль: может быть, он не в первый раз находится здесь. Может быть, в июне 1918 года именно на этом автомобиле приезжал Владимир Ильич Ленин на завод «АМО», чтобы выступить перед рабочими.

Но вот выписан пропуск, и автомобиль выходит из ворот завода в свой последний рейс. Маршрут этого пробега пролегал по тем же улицам, по которым Владимир Ильич проезжал, очевидно, каждый раз, возвращаясь в Москву из Горьк.

Остались позади Серпуховская улица, Большая Ордина, Каменный мост и показалась Красная площадь. На пути следования фото- и кинокорреспонденты снимали исторический автомобиль. Пройдена Красная площадь, и автомобиль выехал во двор музея, чтобы остаться навсегда там, где хранятся все реликвии, связанные с жизнью великого вождя.

**С. ГЛАЗУНОВ,**

заместитель начальника лабораторий экспериментального цеха автозавода им. Лихачева.

Решение XXI съезда КПСС и закон «Об укреплении связи школы с жизнью и о дальнейшем развитии системы народного образования в СССР» определили главную задачу народного образования в нашей стране — готовить молодую и трудовую действительности.

В школах Харьковской области ребята овладевают различными специальными умениями. Но самое широкое распространение получила подготовка шоферов, трактористов, комбайнеров. Курс изучения каждой из этих машин состоит из 856 учебных часов и рассчитан на три года.

Особенно большой интерес вызывает у школьников изучение автомобиля. В 1956/57 учебном году управлять автомобилем научились всего 195 учащихся, а в нынешнем — водителями готовятся стать 2150 старшеклассников.

Для обучения будущих шоферов выделяется по одному учебному дню в неделю, не считая летней производственной практики. В школах созданы автоклассы, слесарные мастерские, строятся гаражи. Для практического вождения имеется более 150 легковых и грузовых автомобилей.

Создание материальной базы для подготовки водителей у нас еще не закончено, и во многих случаях школы широко используют возможности шестушковых предприятий.

Так, Роганьская средняя школа Харьковской района проводит практические занятия в авторемонтной мастерской совхоза имени В. Чапаева. Директор совхоза В. Снастливец, главный механик М. Бондаренко и заведующий гаражом Д. Воеводин всемерно помогают школе овладеть производственным обучением. Ученики обеспечены спецодеждой, необходимыми учебниками.

Скоро в Роганьской школе будет своя типовая мастерская. Ее строят сами школьники. В новой мастерской будут оборудованы столярная и слесарно-механическая мастерские, класс машиноведения.

Директор Будянского филианского завода Н. Гончаров и его заместитель М. Олейник выделили на территории завода для производственного обучения просторное помещение, где оборудована столярная и слесарно-механическая мастерские, электротехнический класс, заканчивается оборудование автокласса, в котором уже имеются узлы и детали автомашин, комплекты таблиц, необходимой литературы.

Все это дает хорошие результаты. Большинство выпускников вместе с аттестатами зрелости получают и специальные. Многие молодые шоферы, трактористы, комбайнеры сейчас работают в колхозах, совхозах, РТС и на предприятиях области.

Вместе с тем широкое развитие политехнического обучения выявило немало нерешенных вопросов.

Как известно, к экзаменам в ГАИ допускаются лишь лица, достигшие 17,5 лет. Многим из наших выпускников не хватает до этого срока по 3—4 месяца.

Иногда этого они, завысив курс обучения, не могут получить удостоверение водителя. Нам кажется, что при благоприятном заключении медицинской ко-

миссии удостоверение водителя можно выдавать в 17 лет.

Особого внимания заслуживает вопрос о преподавателях автомобильного дела. В настоящее время теоретно автомобиль преподают люди, в общем, случайные, не имеющие соответствующей квалификации. Хорошо, если удастся привлечь в школу инженеров или техников. Обычно занятия ведут шоферы, не имеющие необходимых технических и методических знаний.

Для того чтобы улучшить качество обучения, мы организовали при Институте усовершенствования учителей курсы для преподавателей, имеющих высшее и среднее образование. В 1958/59 году их окончили 53 человека.

Надо сказать, что мы пока еще почти не чувствуем помощи автомотоклуба ДОСААФ и его филиалов. А ведь именно тут имеется неплохая материальная база, имеется большой методический и организационный опыт, имеются кадры преподавателей и инструкторов по вождению. К сожалению, работники автомотоклуба — редкие гости в школах, да и наших преподавателей не приглашают на семинары и методические совещания в клуб. А ведь это помогло бы школам гораздо лучше организовать обучение школьников техническим специальностям.

С каждым годом укрепляется связь школы с жизнью, увеличивается количество выпускников, которые получают нужную в жизни специальность. Недалек тот день, когда каждый выпускник средней школы сможет управлять автомобилем, трактором, комбайном.

**А. МОЗГОВА,**  
инспектор облоно.

Харьков.

По следам наших выступлений

## «ЗАОЧНОЕ ОБУЧЕНИЕ НЕОБХОДИМО!»

Под таким заголовком в журнале «За рулем» № 12 за 1959 год было опубликовано письмо читателя И. Войно и примечание редакции, в которых говорилось, что значное повышение квалификации шоферов в Казахской ССР отсутствовало.

Министерство автомобильного транспорта Казахской ССР Т. Жуков сообщил в редакции: коллегия Министерства автомобильного транспорта Казахской ССР осудила материал, опубликованный в журнале, и признала критику правильной.

Коллегия отметила, что бывший начальник управления кадров Арлановиков несерьезно отнесся к запросу редакции о перспективах заочного повышения квалификации шоферов в республике и послал в журнал формально-бюрокрастический ответ.

Коллегия указала т. Арлановикову на неправильное поведение и приняла постановление об организации заочного повышения квалификации шоферов.

**ПОПРАВКА**

В статье Ю. Долматовского «От водителя к колесам» («За рулем» № 12 за 1959 год) по вине автора допущена ошибка в формуле на стр. 17 следует читать:

$$n_{кр} = 1025000 \frac{V_{кр}^2}{r \cdot g} \quad \text{об/мин.}$$



## НОВЫЙ МЕТОД ПОЛЕЗЕН

Массовость подготовки водителей, кратковременность их обучения, большое разнообразие изучаемого материала обуславливают сложность учебного процесса и обязывают каждого преподавателя хорошо знать автомобильную технику и в совершенстве владеть методикой преподавания — преподавательским мастерством.

В редакцию поступило большое количество откликов на статью инженера Берестинского Г. И. „Диктовать или не диктовать?“, опубликованную в седьмом номере журнала за 1959 год.

В этой статье освещался опыт работы Рязанской автомобильной школы, преподаватели которой отказались от диктовки записей конспектов учащихся при обучении шоферов-профессионалов. Оставшееся при этом время используется на более углубленное закрепление изучаемого материала.

Большинство авторов писем высказывают мнение, что переход на бесконспектный метод обучения вполне своевременен и методически оправдан.

Преподаватель учебного комбината «Запорожавтопрогресса» т. Волошин пишет, что «преимущества бесконспектного метода обучения подтверждаются его многолетней практикой. Конспектирование отнимает значительную часть учебного времени на механическое переписывание истин, изложенных в учебнике шофера третьего класса, отвлекает учащихся от систематической работы над книгой, не привлекает им навыков самостоятельной над ней работы».

Такого же мнения придерживается и преподаватель т. Кузюминов из г. Львова, который отмечает, что в большинстве своем конспект, продиктованный преподавателем «является шаргалкой для «натаскивания» учащихся».

«Диктовка конспектов преподавателем на уроке в настоящее время стала тормозом в деле повышения качества подготовки», — пишет инженер т. Бескровный, преподаватель Полтавского учебного комбината. У нас на комбинате имеется достаточное количество учебников, и ведущие преподаватели проводят серьезную работу с учащимися по привитию им навыков работы с книгой». Отказ от конспектирования дал возможность лучше использовать учебное время, что повысило количество хороших и отличных оценок на экзаменах до 80—90 процентов.

## НАГЛЯДНЫЕ ПОСОБИЯ — НАПРОКАТ

Практика подготовки водителей в Харьковской области показывает, что курсы, организуемые непосредственно на предприятиях и в колхозах, наиболее приемлемая форма обучения. Однако не все первичные организации ДОСААФ имеют возможность создать хорошую материально-техническую базу, что отрицательно сказывается на качестве подготовки будущих водителей.

Чтобы решить эту проблему, на мой взгляд, целесообразно при районах ДОСААФ и штатных АМК создать фонд агрегатов и давать их во временное пользование, т. е. организовать своеобразный прокат наглядных пособий.

Харьков.

С. КЛЕЙМАН.

Преподаватель т. Резанов из Переяслава сообщает в письме: «В прошедшем учебном году в основу учебного процесса была положена самостоятельная работа учащихся с книгой. Это себя вполне оправдало. Качество подготовки повысилось, так как больше стало времени отводиться повторению и непосредственному закреплению материала на уроке». Преподаватель инженер т. Меркуров из г. Кандалищи считает, что «необходимость в диктовке текста записи имела место в прошлом, когда учебники для подготовки шоферов не доставало, а общеобразовательная подготовка учащихся была недостаточной для самостоятельной работы над учебником».

К такому же выводу пришли, прочитав статью, преподаватели т. Марьянов из Перми, инструктор автомотокулуба из Глухова Сумской области т. Рабчинко, инженер-преподаватель т. Гольдштейн из Запорожья, преподаватель т. Матчин из Заборска, преподаватель т. Борисов из Воронежа и многие другие.

Авторы многих писем особо подчеркивают необходимость безусловного выполнения требований учебной программы в отношении приема на обучение лиц, имеющих образование не ниже семи классов.

Много внимания в присланных откликах уделяется учебникам, по которым занимаются будущие водители, так как при бесконспектном обучении курсы должны иметь единое учебное пособие.

Самостоятельной работе учащихся с книгой следует уделять особое внимание. Преподаватель т. Кузюминов сообщает, что перед началом обучения каждой новой группы он затрачивает немало времени на внепрограммную тему: «Как работать с учебником». В процессе учебы он также ведет работу с учащимися по привитию им навыков самостоятельного конспектирования отдельных разделов учебника. Это помогает им с успехом заниматься по учебнику без записей в классе.

В полученных письмах отмечается необходимость улучшения работы с учащимися во внеурочное время — организацию постоянных консультаций, систематическая работа с отстающими учащимися, самостоятельное конспектирование материала учебника.

Отклики на статью т. Берестинского свидетельствуют о больших возможностях улучшения учебного процесса.

# СТАЛ

Серия четвертая

## В ПУТИ

### ЕЩЕ РАЗ О ЗАЖИГАНИИ

Может случиться, что после вынужденной остановки вам удалось запустить двигатель. Однако при попытке тронуться с места он опять заглох. Что делать в этом случае?

Мы знаем, что причиной появления слабой искры чаще всего бывает износ текстолитового основания молоточки прерывателя. Вследствие этого резко уменьшается разрыв между контактами прерывателя, повышается подгорание их и уменьшается опережение зажигания.

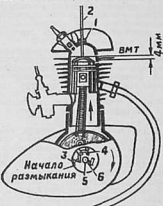


Рис. 1. Схема установки зажигания: 1 — молоточек прерывателя, 2 — проволочка для определения верхней мертвой точки, 3 — неподвижный контакт прерывателя, 4 — подвижный прерывателя, 5 — кулачок, 6 — фетр для смазки кулачка.

В результате появляются перебои в работе двигателя, перегрев цилиндра и, как следствие, снижается мощность двигателя. Поэтому, если двигатель плохо развивает обороты, следует зажигание оставить с опережением. Когда же при резком открытии дроссельной заслонки двигатель начинает «стучать», ставит более поздний зажигание.

Для регулировки зажигания ослабляют винты крепления прерывателя, а основание его передвигают в зависимости от характера работы двигателя. Например, если нужно увеличить опережение зажигания, то основание прерывателя поворачивают навстречу вращению кулачка прерывателя и наоборот.

После регулировки зажигания работа двигателя проверяется вторично на ходу мотоцикла.

В тех случаях, когда требуется поставить заново прерыватель, для установки начального зажигания пользуются данными, приведенными в заводской инструкции по уходу за мотоциклами. Скажем, у двигателя мотоциклов К-55, К-58 и М-1М начало разрыва контактов устанавливается на тот момент, когда поршень не дошел до верхней точки на 4 мм (рис. 1). Для более точного нахождения такого положения пользуются специальным прибором, градуированным в миллиметрах. Этот прибор устанавливается в резьбовое отверстие вместо декомпрессора (рис. 2).



Рис. 2. Приспособление для установки опережения зажигания.

# Новосей ЗАРЯБЕЖНИК техники

## ГИДРОПНЕМАТИЧЕСКАЯ РЕССОРА

В последнее время получают распространение пневматическая подвеска колес на автобусах и гидропневматическая подвеска колес на легковых автомобилях. Обе системы имеют свои достоинства и недостатки. Пневматическая система требует применения большого количества двигателя компрессора, двух ресиверов и регулировочного клапана. Для жесткой езды по неровностям при повышенной скорости подвески требуются приводимый от двигателя гидравлический насос, регулировочный клапан и аккумулятор давления с автоматическим клапаном. В обоих случаях имеется в виду наличие довольно сложной сети трубопроводов, являющихся, как правило, узкими местами автомобиля при эксплуатации.

В поисках упрощения гидропневматической системы подвески инженеры чехословацкого завода «Татра» спроектировали универсальную телескопическую гидропневматическую рессору, конструкция которой открывает реальные возможности применения подвесок этого типа на современных легковых автомобилях.

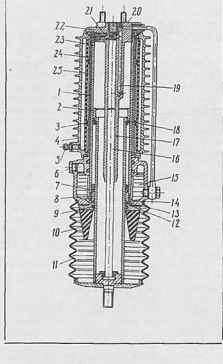
Продольный разрез новой гидропневматической рессоры показан на чертеже. В цилиндре 1 установлен дифференциальный поршень 2, имеющий уплотнения 7 и 8, а также резиновое кольцо 9. Поршень связан с поршнем 23 с цилиндрической камерой, образованной стенками цилиндра 1 и цилиндром 14, имеющим 24-ю и 25-ю отверстия. На нее надета мехи 25, обдувающий воздух (для рессоры) в наружном обдувателе, а вставкой 24, имеющей охлаждение этой воздуха обдувает непосредственно стенку 4-го обрешеченного отверстия. Ответное отверстие 24 закрыто язычками, выполненными из жести.

Пространство под дифференциальным поршнем служит для амортизации и связано с пространством над поршнем клапаном 18, который, оказывая небольшое сопротивление, пропускает жидкость под поршень 2, в полости над поршнем жидкость дросселируется и амортизирует его возвратное движение. При движении поршня 2 вперед жесткость выдвигается из пространства над поршнем, перетекает через отверстие 23 в пространство между вставкой 24 и цилиндром 14, а при обратном движении вставки в мехам 25, которые отдают рессорный воздух от жесткости. Эластичные перемычки между отверстиями вставки в нормальном положении не прилегают к отверстиям и позволяют жидкости течь в обоих направлениях. Только при конечном положении дифференциального поршня 2 мехи 25 садятся на вставку 24 и прижимают к отверстиям язычки 3. Это необходимо для того, чтобы мехи не вдавливались от высокого давления в отверстия и не получили повреждения.

Часть жесткости при движении поршня 2 вперед передается в пространство над поршнем и служит для амортизации. Верхнему положению поршня соответствует, следовательно, повышенное давление жесткости и воздуха.

Камера высокого давления в рабочем цилиндре плотно закупорена салымном 7 и 8. На салыме действует, тем не менее, протечек, предусмотрена кольцевая канавка 12, где жидкость собирает в затопленном пространстве 13 и 14 в сборную камеру 15. Благодаря этому возможно повышение давления жесткости гидростатическому давлению жесткости в сборной камере 15. Защитные мехи 11 предохраняют от протечек грани в нижней части дифференциального поршня 2.

Расположенный в крышке 22 цилиндра 1 насос удерживает поршень 2 в среднем положении. С поршнем связан своей нижней частью регулировочный плунжер 16 из камеры 17.



предусмотрен перепускной канал, который соединяет пространство над плунжером 16 со сборной камерой 15. Другой перепускной канал 17 выводит непосредственно в камеру рабочего цилиндра. В верхней части насоса расположены всасывающий клапан 20 и клапан регулировки 21. Давления 21 регулируются также вепомогательный клапан 5 и пробка наполнительного отверстия 6.

Когда дифференциальный поршень 2 с регулировочным плунжером 16 перемещается относительно своего среднего положения, жесткость, заполняющая все внутреннее пространство, перетекает из пространства над плунжером 16 по каналу 19 в сборную камеру 15 или наоборот — из камеры в надплунжерное пространство. Если перемещение регулировочного плунжера вверх увеличивается (при увеличении нагрузки автомобиля), то перепускной канал 19 открывается, жесткость из надплунжерного пространства выдвигается через клапан 21 в цилиндр 1. При обратном движении плунжера 16 вниз клапан 21 закрывается и жесткость засасывается в насос из сборной камеры 15 через всасывающий клапан 20. При возвратном движении поршня 2 жесткость проникает через отверстие 23 и 3 в мехи 25, которые выдвигает их, причем давление жесткости и воздуха возрастает. Это наращивание жесткости и давления удерживается до тех пор, пока поршень 2 не возвратится в свое исходное среднее положение.

При разгрузке машины воздух вокруг воздушных мехов разрежается и поршень 2 перемещается из среднего положения. Если это перемещение поршня настолько велико, что регулировочный плунжер 16 открывает перепускной канал 17, то из цилиндра вытесняется часть жесткости по этому каналу и перепускному каналу 19 обратно в сборную камеру 15. Воздушные мехи 25 сжимаются, давление воздуха и давление жесткости в сборной камере 15 возвращается к исходному среднему положению. В результате, если после долгой стоянки автомобиль едет по неровностям, то при выталкивании 7 и 8 в сборную камеру 15 поршень 2 сдвигается вверх, регулировочный плунжер 16 перемещается вниз, и как только автомобиль начнет двигаться, возвратит с помощью насоса вытекшее количество жесткости в цилиндр 1.

Резиновый упор 10 в нижней части сборной камеры 15 служит для ограничения хода рессоры. При вытекании жид-

кости из цилиндра 1 ее фундичи восполняются эластичностью резинового упора и давление доводится до предельного. Поскольку воздушные мехи 25 при нижнем положении поршня 2 захватывают верхнюю поверхность вставки 24, давление жесткости падает немедленно нулю. При возобновлении движения автомобиля то же самое количество жесткости возвращает насос и действует, благодаря чему автомобиль автоматически возвращается в правильное среднее положение.

Из приведенного описания видно, что новая рессора объединяет в себе десять функций обычных клапанов и соответственное «снабжение» жесткостью рессору, гидравлический амортизатор, насос, регулировочный клапан для автоматического регулирования высоты автомобиля, автоматическое включение насоса в случае надобности, отвод подтекающей вследствие неплотности поршня жидкости в специальный резервуар, клапанный упор и стабилизатор поперечной устойчивости.

Поскольку найдая такая рессора имеет свой собственный насос и соответственное «снабжение» жесткостью, исключается возможность влияния другой рессоры из другого автомобиля, тряска автомобиля. Одновременно ограничивается наклон автомобиля на выездах. Полностью отпадает необходимость в длинных трубопроводах, столь характерных для автомобилей с гидропневматической подвеской (например, у автомобиля «Ситроен DS-19» имеется более 30 метров проводов, подверженных поломкам, нарушению изоляции, проникновению грязи в систему, и трещинам деталям и т. д.).

Описанная конструкция рессоры пригодна для установки на обычные автомобили. При системах подвески на винтовых либо листовых рессорах ее устанавливали на автомобилях «Волга» и «Москвич» экономичного амортизатора. При помощи стальной рессоры с такой же жесткостью рессоры автоматически принимают на себя давление и выполняют функции вышедшей из строя рессоры.

Показывая на рисунке опытная конструкция была экспериментально испытана на автомашине «Волга». Эта конструкция еще не закончена, но уже сейчас можно сказать, что чехословацкие инженеры нашли путь дальнейшего распространения гидропневматической подвески на автомобилях.

## СПОРТИВНЫЕ МОТОЦИКЛЫ «КЛУБМАН»

Английская фирма «Велос» выпустила два типа мотоциклов «Клубман» и «Ваном» «Клубман» для соревнований в классе до 350 см<sup>3</sup> и до 500 см<sup>3</sup>; оба мотоцикла имеют одинаковую конструкцию, но с одинаковыми ходами поршня (86 мм), но разными диаметрами цилиндров (72 мм и 82 мм). Целью фирмы «Велос» является создание из алюминиевого сплава с запрессованными чугунными гильзами. Головки цилиндров выполнены из алюминия с снятием у меньшего двигателя 9,31, у большего — 8,5:1. Оба двигателя имеют компрессионное отношение 12,5:1.

Общей особенностью конструкции является также использование подпидинных вместо выдвигшей коренных подпидинных. Корсинь передача на обе стороны алюминиевые титановые цепным приводом. Обращает на себя внимание оригинальная упругая подвеска топливного бака на двух точках.

Мотоцикл «Клубман» с рабочим объемом двигателя — до 350 см<sup>3</sup> (модель «Випер») имеет 172 кг и его двигатель развивает мощность до 29 д. с. при 7000 об/мин. Гораздо лучшее соотношение веса к мощности у 500-кубовой модели «Ваном»: при весе мотоцикла 175 кг максимальная мощность его двигателя достигает 40 л. с. при 6200 с. в минуту.

Колесная база обеих моделей 1380 мм. Размер шин 3,25—18. Колеса имеют облегченные обода из алюминиевого сплава.

В Англии разработана новая конструкция колесных дисков, представляющая большой интерес для автолюбителей и особенно спортсменов, так как позволяет во много раз быстрее, чем обычно, осуществлять смену колес автомобиля.

Известно, что демонтаж автомобильных колес требует определенных усилий и затрат времени: колесные гайки обычно затянуты настолько и настолько приравнены к шпилькам ступицы, при ночной смене колеса бывают случаи потери гаек и т. п. Поэтому на дорогах спортивных автомобилей давно уже вместо шпильки с гайками применяют центральные затяжки. Однако для раллистов, соревнующихся на серийных автомобилях, до последнего времени не было никаких подходящих конструктивных решений.

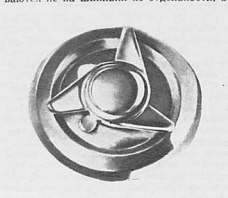
Фирма «Аткенсон» создала для автомобилей «Форс-Минор», «Остин» А-30 и А-35, а также для автомобилей «Вольвэ-1500» и «Рилей-1.5» новую конструкцию колесного диска, показанную на рисунках. Колесные гайки здесь надеваются не на шпильки по отдельности, а



смонтированы с внутренней стороны на диск, являющиеся одновременно колесными. Все гайки выложены по периферии зубчатым венцом, входящим в зацепление с центральной шестерней, которая жестко связана с поперечной трехкушковой крышкой, находящейся с наружной стороны диска. Так же, как и диск, она хромирована и образует как бы часть колпака.

Между каждой колесной гайкой и ее зубцами предусмотрено соединение по типу «свободного хода», что обеспечивает затяжку гаек с равным усилием, а именно с заранее заданным крутящим моментом. Как только одна из гаек затянута достаточно крепко, ее зубчатый венчик начинает проворачиваться вхолостую до тех пор, пока все остальные гайки не будут затянuty и, следовательно, крутящий момент на всех гайках выравняется. Это исключает такие перебои при затяжке гаек, как раньше бывало и пр.

После затяжки, произведенной вручную (т. е. поворотом трехкушковой наружной крышки на определенную величину), по крышке слегка ударяют пластмассовым молоточком, прилагаяем к этой конструкции вместо гаечного ключа. Для демонтажа колеса достаточно ударить по ушкам крышки в другую сторону, а затем легко повернуть ее рукой, освободив таким образом гайки.

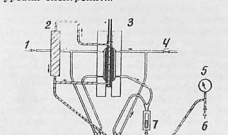


На рисунке показана наружная часть нового колесного диска, являющегося одновременно колпаком. Справа сверху — внутренняя часть с центральной шестерней, находящаяся в зацеплении с зубчатыми венцами колесных гаек.

## ТРАКТОР С ТОПЛИВНО-ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ БАТАРЕЕЙ

В конце прошлого года в Англии и США демонстрировались первые опытные образцы электрического автопятиколка, трактора и других машин, в которых электрическая энергия получалась от нового источника тока, более эффективного и легкого, чем аккумуляторные батареи. В новом источнике, который можно назвать энергетической или топливно-электрической батареей, электрическая энергия так же, как и в обычных электромеханических или гальванических элементах, получается путем непосредственного превращения энергии химической реакции в электрическую. Однако в обычных элементах реагирующие вещества (реагенты) быстро расходуются и реакция прекращается.

Рис. 1. Принципиальная схема топливно-электрического элемента: 1 — подача кислорода; 2 — ввернувший элемент; 3 — пористые пластины (алюродит); 4 — подача водорода; 5 — манометр; 6 — сливной ирания; 7 — указатель уровня электролита; 8 — указатель уровня электролита.



Поэтому в течение многих лет инженеры работали над созданием таких электромеханических элементов, в которых обеспечивалось бы постоянное пополнение расходуемых реагентов и отвод конечных продуктов реакции. Эти работы привели к созданию так называемых топливно-электрических элементов, в которых электрическая энергия производится за счет энергии химической реакции окисления водорода. К. п. д. этого процесса достигает 80 процентов. Топливо-электрический элемент конструкции английского инженера Вейюна (рис. 1) состоит из двух пористых пластин, изготовленных из окисленного никеля, и никелевого порошка, причем размеры пор на внутренних, обращенных друг к другу сторонах пластин значительно меньше, чем на их наружных сторонах. Между пластинами находится электролит, подводимый под давлением 28 атм, к наружной стороне другой пластины, являющейся отрицательным электродом, подводится под таким же давлением водород. В результате физико-химических процессов на отрицательном элементе получается разность потенциалов, создающая в цепи, замыкающей эти электроды, электрический ток. Необходимые для постоянного получения электричества количества кислорода и водорода хранятся в баллонах в сжатом или в сжиженном состоянии. Конечным продуктом реакции является вода. В процессе химической реакции выделяется не только электроэнергия, но и тепло, в результате чего температура внутри элемента достигает 200°С и требуется его охлаждение.

## АМОРТИЗАТОР С УДОБНОЙ РЕГУЛИРОВКОЙ

В Англии выпускается новый тип амортизаторов «Варифло», преимуществом которых является удобство регулировки применительно к различным дорожным условиям и нагрузке автомобиля. В литом корпусе амортизатора установлен валтик со шлифованными концами (рис. 1). На его внутреннем конце насажено коромысло с шпильками; своей сферической поверхностью последние упираются в нагруженные пружинные поршеники, перемещающиеся в цилиндрах поршневых камер по одностороннему клапану, пропускающему масло из верхней основной камеры для компенсации его расхода. При работе амортизатора двухстороннее движение жидкости между цилиндрами происходит через два односторонних клапана, расположенных под цилиндрами (рис. 2). Рабочее давление клапанов регулируется расположенными сверху головками регулировочных винтов, благодаря чему регулировка может производиться без разборки амортизатора.

Рис. 1.

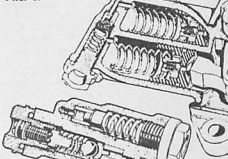


Рис. 2.

Батарея из 40 топливно-электрических элементов диаметром 234 мм при максимальной нагрузке дает ток мощностью 2,5 кВт при напряжении 32 или 54 вт при 44 в. На рис. 2 показан первый американский экспериментальный трактор с электродвигателем мощностью 20 л. с., работающим от батареи из 1008 топливно-электрических элементов. Вес одного элемента 815 г. Разработка топливно-электрических элементов еще в стадии экспериментирования; требуется несколько лет, прежде чем можно будет говорить об их практическом применении.

Рис. 2. Трактор с двигателем из топливно-электрических элементов.







# Экзотическая Тирани и Зиркума

Незнание языка мешает близкому знакомству. Пограничники на албанской стороне не умеют говорить ни по-русски, ни по-немецки, ни по-итальянски, а для нас в свою очередь страшно труден албанский язык.

Приехали два лейтенанта пограничной службы с таможенным служащим, но и с ними мы никак не можем найти общий язык. Наконец появляется албанский инженер-директор электростанции, который раньше учился в Чехословакии. Он сплывает нас. Все быстро разъясняется, и через полчаса с формальностями на границе покончено.

И вот «Татры» проходят первые километры по земле албанцев. Именно здесь должно быть также, но неблагодарное испытание автомобиля, без которого трудно было бы решиться на поездку в Азию.

Машины идут по грязной разбитой дороге, обезьяны при этом несколько беззаботно прогуливаются черепашьим шагом. Обмен приветствиями с нашими албанскими и чехословацкими друзьями перед местечком Коплик, и нас уже встречает Шкодер — главный город северной Албании.

## ПЕРВЫЕ ПРИЯТНЫЕ НЕОЖИДАННОСТИ

Дорога, начавшаяся за Шкодером, приятно изумила нас. После пограничного бездорожья мы попали на трекрасно оборудованное асфальтированное шоссе, проходящее по слегка холмистой местности, на востоке которой возвышаются вершины албанской горной цепи. Прекрасная плодородная земля, большие, хорошо обработанные поля, принадлежащие объединенным кооперативам. На полях работают преимущественно женщины. Поскольку множество тракторов и всевозможных сельскохозяйственных машин, большинство чехословацкого производства. В Албании на каждом шагу встречаются слова: «Made in Czechoslovakia».

На дорогах также преобладают автомобили чехословацких марок, главным образом «Шкода», но встречаются и «Татры», и мотоциклы «Вал-ЧЗ», трактор «Зетет»; на железных дорогах — наши локомотивы. С автомобилями наших марок соперничают автомобили советского производства, а в последнее время и других стран народной демократии.

У женщин, работающих на полях, деп

хватает. Их деревенская одежда состоит из белых нижних брюк, сверх которых надета черная юбка, на голове — черный платок, обранный белой маленькой чадрой. Мужчин на полях гораздо меньше.

Интересны высокие двухколесные экипажи с еще более высокими боковыми решетками. Колеса страшно наклоняются во все стороны и скрипят. Чаще всего в них запряжены лошади, иногда волы или ослы.

На дорогах Албании царит оживление; движение здесь гораздо более интенсивное, чем в Югославии. Разумеется, это в известной степени связано с недостаточным развитием в стране железнодорожного транспорта (до настоящего времени имеются только две железнодорожные линии: Тирана—Дуррес и Дуррес—Эльбасан).

Кроме того, имеется много труднодоступных отделений местечек в горах, где автомобиль-воззвходы с трудом и с максимальной осторожностью пробиваются над крутыми оврагами и пропастями.

Схемы-указатели на перекрестках отсутствуют, но прочие дорожные знаки встречаются повсюду вдоль дорог, особенно в городах. Первые приятные неожиданности: едут велосипедисты, идут пешеходы, и у каждого в зубах или за ухом яркий цветок. Взрослые и дети всюду преподносят нам букеты. Албанцы очень любят цветы, при строительстве новых городов никогда не забывают разбить скверики, пусть даже самые маленькие.

## ПРАВИЛА УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

Правила уличного движения в Албании очень строгие. Официально на Албанию не распространяются международные правила, и шоферы-иностранцы подвергаются здесь тем же проверкам, что и албанцы. Мы, как гости, являемся исключением, но тем не менее успели изучить многое из опыта организации дорожного движения в Албании.

Ездят здесь так правильно, как мало где в мире. Дисциплинированность шоферов просто поразительная. Это связано с крайней опасностью движения по многим албанским дорогам — здесь есть такие шоссе и серпантин, которые кажутся как бы прилепленными к скалам. Через населенные пункты легковые автомобили проезжают с максимальной скоростью 30 км/час, грузовые автомобили и автобусы — 20 км/час. А есть и

такие населенные пункты, где каждый шофер предпочитает тащиться со скоростью мула.

Больше, чем где-либо, здесь применяется принцип преимущественного проезда для автомобиля, поднимающегося в гору. Перед переездами через мостики останавливаются автомобиль, едущий с меньшей скоростью. Как за городом, так и в городе часто раздаются гудки. Много раз в день дорогу переходят стада коров, коз и овец. Существует неписанный закон — уступать им дорогу. Они, кажется, знают об этом своем праве преимущественного прохода и не обращают никакого внимания на шум двигателя и гудки. А капризные ослы — это вообще особая статья. Они весьма некультурно поворачиваются задом к проезжающим мимо автомобилям, загораживая при этом чуть ли не половину шоссе. Но сдвинуть их с места почти невозможно.

На труднопроходимых албанских дорогах часто происходит поломки автомобилей, испытывающих большие нагрузки. Албанские шоферы охотно помогают друг другу.

Одним из самых распространенных знаков на албанских дорогах является обозначение серпантин. Символ нередко дополнен пояснением: «Kthes e forte», что значит: «Очень крутой поворот». На наш взгляд, очень крутых поворотов в Албании больше, чем тех, которые не требуют этого дополнительного обозначения.

Общий принцип албанских дорожных знаков — пояснение изображенного символа подписью. Знак, означющий запрещение обгона, совершенно не похож на наш: это две стрелки, из которых левая, более длинная, сгибает правую и перечеркнута. Правда, внизу имеется надпись, но она, разумеется, понятна не всем, и поэтому мы первое время совершили обгон там, где не следовало. Запрещение подачи звукового сигнала обозначается перечеркнутой трубой с соответствующей надписью.

Так как пешеходы постоянно влетают в поток автомобилей, у каждого населенного пункта, местечка, а иногда и просто на местности часто ставится важный предупреждающий знак — красный треугольник острием вверх на желтом поле — означающий «Внимание, пешеходы!»

Регулируемых перекрестков на албанских дорогах очень мало. Практически мы встретились с ними только между Дурресом и Тираной и в самой Тиране.

Техническое обслуживание автомобилей в Албании еще не налажено, как следует. Кадров специалистов не хватает, мастеров мало; поэтому здесь чаще, чем в других странах, можно видеть вышедшие из строя автомобили, которые стоят у обочин дорог.

### ТАМ, ГДЕ СМЕШАВАЕТСЯ АРОМАТ ЦВЕТОВ И ЗАПАХ СЕРЫ

Сады испускают свой урючий аромат, солоноватый ветерок доносится с моря, но ко всему этому примешивается что-то еще. Каждый вновь прибывший в Албанию должен привыкнуть к этой необычной смеси приятных запахов с неприятными, что, однако, дается, далеко не сразу. Особенный запах чувствуются в номерах отеля, и на поле, где пахнут, и в ресторанах, и, наконец, в своем собственном автомобиле. Это запах богатства Албании, которое еще далеко не разработано. Мощные источники албанской нефти и отечественного бензина перенасыщены органическими соединениями серы — меркаптанами. Продукты горения также отдают этим неприятным запахом.

Местные жители и люди, долго прожившие в Албании, почти не чувствуют этого запаха. Мы говорили с химиками о проблемах рафинирования газа. Они знают методы очистки, но считают их слишком дорогостоящими, требующими больших затрат времени. А строительство новой жизни в Албании не может ждать. Ежедневно здесь требуется огромное количество бензина, поскольку автомобильный транспорт играет важнейшую роль в экономике страны.

### МЕЖДУ ТИРАНОЙ И ДУРРЕСОМ

Шоссе из Шкодера выходит на прямую дорогу, покрытую прекрасным асфальтом и ведущую от столицы Албании Тираны до главной пристани Дурреса. Эта дорога является одной из самых оживленных в Албании, несмотря на то, что лишь дополняет в данном случае железнодорожную связь. Железная дорога проходит по равнине, сохосейная же слегка сворачивает от берега моря и ведет к Тиране, за которой высится могучий горный массив Дайти.

Тирана — вся лесов строем. Главная улица ведет мимо правительственных зданий и отеля «Дайти» к вновь основан-

ному первому албанскому университету — городу страны. От главного проспекта расходятся сеть малых улиц и улочек, часто перестроенных и обновленных, но все же осужденных на исчезновение в недалеком будущем. Изгорожено много, и они полны товарами, стоящими дешево. Немного «хромают» еще качество и ассортимент, но тот, кто знает, чем была эта маленькая герцеговина страна два десятилетия лет назад, тот быстро все поймет. Там, где совсем недавно процветала кровавая сеть и вековые религиозные пережитки, сейчас помки иллюзийцев, сохранившие собственный язык, фольклор и обычай, строят свое новое социалистическое государство.

Прекрасная асфальтированная дорога доходит до самой главной пристани в Дурресе. Этот город является также и курортным центром. К северу по берегу широкого залива простирается на несколько километров песчаный пляж с домами отдыха и первыми большими туристскими отелями. Окна гостиничных номеров открываются на море. Видны бесконечные корабли, стоящие перед пристанью на якоря. Ночной пейзаж и озаренные луной корабли создают вместе с музыкой морского прибоя незабываемое впечатление.

Город Дуррес пережил античные времена, бремя турецкого господства, итальянскую и немецкую оккупацию. Но только античные времена оставили свои ощутимые следы. Окно пристани, например, есть миналовский скверин, в котором выставлены остатки древних памятников, колонны и надписи, фриз.

Город строгие. Каждый второй дом стоит в лесах. Так как весь город является сплошнойстройной, нет возможности спастись от махсы пыли. Через каждые пять минут по улице проходит поливальная машина «Шкодер», но стоит «вздохнуть», как палачье южное солнце вновь высушивает улицу и снова вздымаются клубы пыли.

Всюду очень много детей, просто невероятно много. Это очень характерно для Албании. Маленькая страна — один миллион жителей — имеет самую большую рождаемость в Европе. Здесь хорошо работают о своем будущем поколения.

(Продолжение следует)

дорогу, но вспомнил про ошибку. Однако по своему многолетнему опыту подсказывал, что машина «Шкодер», двигатель мотоцикла не запустит, но никакого вреда ему не будет. Поэтому он не придал значения своей ошибке и попросту включил аккумуляторную батарею правильно. Как вы думаете, смог ли мотоциклист отправиться в путь?

### ВОПРОС ДЕВЯТЫЙ

Водитель автомобиля «Москвич-407», подняв на машине каждый день на щиток приборов, видел, что температура воды держится около 80°. Но с некоторого времени он стал замечать, что при тех же условиях температура воды стала опускаться ниже 80°. При осмотре термометр оказался исправным. Контрольная установка другого датчика температуры подтвердила показание термометра. Отчего же могла понизиться температура воды?

Составил М. Гинзбург.

## ОПАСНЫЙ ВОЗРАСТ

Автомобильный концерн «Дженерал Моторс» начал выпуск нового массового иллюстрированного журнала «Американ Ридер», выходящего раз в два месяца на 24 страницах тиражом в 1 миллион экземпляров. В первом номере журнала наряду с новостями также и статьи с биографиями кинозвезд и другими материалами, но относящимися к автомобильной тематике. Вызывает интерес подавляющее большинство аварии (и, особенно, тяжелых аварий; с человеческими жертвами) совершаются в США водителями определенной возрастной группы, а именно — от 18 до 23 лет. Хотя основную массу людей, имеющих водительские права, составляют водители в возрасте от 25 до 30 лет (более 70 процентов), число совершенных ими аварий за последние пять лет почти вдвое меньше, чем в названной выше молодеческой возрастной группе. И это несмотря на то, что у молодых людей, естественно, лучше развита реакция, больше силы в руках и прочее нервные системы.

Журнал пытается обосновать названное явление различными психологическими причинами и, в частности, свойственной молодой возрастной группе нетерпеливостью, стремлением к «самоутверждению» и т. д. Но он вынужден признать также, что в названной группе водителей много чадар в США еще очень несовершенна и что, «по-видимому, водительские права, выдаваемые в этой группе, в известной мере компенсируют лишь впоследствии это несовершенство первоначальной подготовки, большее влияние на молодое поколение оказывают студийские фильмы и телевизионные передачи, в которых автомобили неизменно показаны участвующими в опасных ситуациях. Надо полагать, что отнюдь не только собственные молодую возрастную группу водителей, но и в известной мере вызывают аварии и воспитание водителей играют, очевидно, не меньшую роль.

## «И В АВТОИНДУСТРИИ НИКАКОГО ЧУДА!»

Под таким характерным заголовком поместила швейцарская газета «Аутомобиль Ревю» обзорную статью, содержащую экономический анализ развития автомобильной промышленности за последние 15 лет. В статье приводятся цифры, свидетельствующие, что прословутые «экономические чудеса» автомобильной промышленности следом как вооще, так и, в частности, применительно к автомобильной индустрии. Достаточно сказать, что рост продукции автомобильных заводов в 1959 году составил всего 14,9 проц., причем главный промышленный счет дел «ФРГ» в выпуск автомобилей с рабочим объемом цилиндров достигал свыше 2 миллионов. Этого же года за год в Европе, в частности в США, в первый раз выйдя на первое место в Европе по экспорту автомобилей, вынуждена одновременно вывозить довольно значительное количество «в класс». Немцыцы понятиями предпочитают нередко итальянскую и французскую продукцию, тем не менее, что в ФРГ было продано 80.000 автомобилей «Фольксваген» и менее 35.000 автомобилей «Рено-Доджи».

## Дикширина

### Вопрос седьмой

Летом в воскресный день многие автолюбители направляются к озеру. В разгар купания погода начала портиться, пошел сильный дождь. Все срочно собрались в обратный путь. Но оказалось, что уехать не так-то просто. Глинистый грунт размок, и колеса автомобильных буксовали. Пришлось пассажирам дружно толкать свои машины. Некоторые водители стали выкапывать коврики, подкладывая их под колеса. Но одна из машин медленно «стронулась», места без всяких дополнительных усилий и уехала. В чем тут дело?

### Вопрос восьмой

У мотоцикла М-1М с генератором переменного тока минусовая клемма батареи аккумуляторной соединена с массой. При установке зараженной батареи мотоциклист случайно включил «плюс» батареи на массу и машина и ушел из гаража. Через час, собираясь в



**БУДУЩАЯ ФОРМУЛА I**

Как известно, с 1961 года формула I для гоночных автомобилей предполагает установку на них двигателей с рабочим объемом цилиндра... не знает, что 1,5-литровые автомобили нынешней формулы I смогут участвовать в соревнованиях Международной спортивной комиссии ФИА на своем последнем заседании в Монте-Карло приняла решение изменить по формуле I до сих пор были известны только общие условия, на основе которых нельзя было спрогнозировать возможности и уточнения в эту формулу. Разъяснено, в частности, что двигатель, будучи обязательно должен быть стартер, причем источник его питания должен находиться на шасси. Это требование, на наш взгляд, вызвало нареkania некоторых специалистов, считающих, что при авариях и опрокидывании автомобиля возможно повреждение замкнутаго, образование искры и, как следствие, загорание автомобиля, спортивная комиссия разъяснила, что источником питания не обязательно должна быть электрическая батарея (очевидно, имеется в виду применене сжатого воздуха).

Применение поясов безопасности не обязательно, потому что они должны быть снабжены приспособлениями, обеспечивающими возможность применения таких поясов. Уточнено, что минимальная носительная размеры и высоты подголовника, способов крепления бензобака на шасси, системы тормозов и пр.

**По следам наших выступлений**

**«11 РЕКОРДОВ»**

Под таким заголовком в номере 11-м журнала за 1959 год был помещен отчет о первенстве СССР по спортивным автомобилям. Редакция получила ряд откликов. Председатель Федерации водно-моторного спорта СССР П. Леонтьев, членом и председателем Всесоюзной коллегии судей по водно-моторному спорту П. Леонтьев сообщают, что этот отчет справедливо указывает на отдельные недостатки в организации первенства. Решено в дальнейшем не привлекать к исполнению обязанностей начальная дистанция судью первой категории В. Сургина, по вине которого дважды были допущены ошибки. Мастеру спорта Г. Жировой строго указано на недопустимость ее поведения при награждении победителей. Приняты меры к тому, чтобы на всех больших соревнованиях была налажена радиоинформация зрителей и участников.

Признавая правоту критического выступления журнала, президиум Федерации констатировал, что в команде ДОСААФ «с точки зрения организованности и воспитательной работы действительно имелись серьезные недостатки».

Начальник Управления морской подготовки и спасательной службы ЦК ДОСААФ СССР В. Флаев также нашел полезным замечания, сделанные в статье относительно команды ДОСААФ. «Критика в адрес т. Брагина справедлива», — говорит редакция. Центральное морское клуб ДОСААФ СССР А. Близанова. — Успех команды не снимает с ее руководителя ответственности за недисциплинированность некоторых спортсменов. Т. Брагин получил административное взыскание; партийная организация ЦК ДОСААФ подняла на их уровень воспитательной работы среди участников сборной команды ДОСААФ и недостаточную работу организаторов».

Однако совсем по-иному отнесся к выступлению журнала сам В. Брагин. Видимо, считает, что «вспышки не детские», он пытается представить дело так, будто инциденты на первенстве имели характер пущенных слухов, основанных на изрядно, как в старой солдатской поговорке: «вся рота идет не в ногу, а один В. Брагин в ногу!»

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (научный редактор), М. И. КОЛПАКОВ, А. М. КОРМИЛИЦИН, В. И. НКРИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕЛИОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Оформление И. М. Марголина. Корректор Н. И. Хайло. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева. Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенна, 26/1. Тел. К 5-52-24, К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 2.III.60 г. Бум. 60 x 92<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 300 000 экз. Подл. к печ. 28.III.60 г. Т-64215 Цена 3 руб. Зн.П. 1500.

**ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ**

В связи с тем, что гоночная формула I для автомобилей с 2,5-литровым двигателем практически отсутствует (с 1961 года автомобили I формулы будут иметь двигатели с рабочим объемом цилиндра... не знает, что 1,5-литровые автомобили нынешней формулы I смогут участвовать в соревнованиях Международной спортивной комиссии ФИА на своем последнем заседании в Монте-Карло приняла решение изменить по формуле I до сих пор были известны только общие условия, на основе которых нельзя было спрогнозировать возможности и уточнения в эту формулу. Разъяснено, в частности, что двигатель, будучи обязательно должен быть стартер, причем источник его питания должен находиться на шасси. Это требование, на наш взгляд, вызвало нареkania некоторых специалистов, считающих, что при авариях и опрокидывании автомобиля возможно повреждение замкнутаго, образование искры и, как следствие, загорание автомобиля, спортивная комиссия разъяснила, что источником питания не обязательно должна быть электрическая батарея (очевидно, имеется в виду применене сжатого воздуха).

Гонки, состоявшиеся 7 февраля, проходили в исключительно трудных климатических условиях, при 32-градусной жаре и 30-процентной влажности воздуха. Сразу со старта вырвалась вперед на новом «Лотус» английская гонщица Инесса Айрленд, а уже на втором круге ее обошли швед Боньер и Стирлинг Мосс, прошедшие затем в острой борьбе с американцем Мак-Лареном на вину дистанции (40 кругов). Оба гонщика попеременно выходили вперед, пока в середине дистанции не произошел срыв колеса подвеска задних колес. Вскоре, на 44-м круге, сошли с дистанции и чемпион Грегори Мак-Ларенд и американец Филип Хилл. Член жюри закрепил свое лидирующее положение, над почти на полкруга впереди Инесса Айрленд, американца Алансона, французского чемпиона Тринтиньяно и молодого новозеландца Мак-Ларена, который, как известно, неожиданно не уча-

ствовал последний этап прошлого года первенства мира — Большой приз США. Свое участие в соревнованиях хотя на виражах гончицов и машины усердно поливали водой из шлангов, многие не выдержали и сдали свои гонки. Одним из них был... лидер гонки Боньер, который после шестидесятого круга так сильно измучился, что не смог продолжить и усталость гонщица оказалась на последних кругах столь сильно, что Боньеру в конце концов пришлось довольствоваться седьмым местом.

Следующей жертвой жары стал Морис Тринтиньяно. Когда лидеры обошли шедшие за ним Айрленд, Алисон и Мак-Ларен, чемпион Франции остановил свою машину, заметив, что температура двигателя Моссу, успевавшему немного отдохнуть после своей неудачи. С огромной энергией бросился Мосс в одну из лидирующей группы, пройдя лучший круг за 1:39,9, т. е. со скоростью 136,254 км/час. Победил этой борьбы британец Мак-Ларен, закончивший дистанцию в 313 км (80 кругов) за 2:17:49,5. Вторым был Алансон (8-е место) и Фердинанд Носсе, разделивший свой успех (и очки) с Тринтиньяно.

Из 26 стартовавших автомобилей лишь 13 пришли к финишу. Уверенная победа Мак-Ларена в гонке Тринтиньяно и американца Алансона свидетельствует о том, что его успех на завершающем этапе прошлого года организатора первенства мира был не чужд.

Это подтверждается также авторитетными мнениями членов жюри: гонщика Хуана Фанхио, который выступал на этих гонках в качестве судьи на старте-

**ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ**

Тысячекилометровая гонка Бузнос-Айреса, являющаяся первым этапом розыгрыша первенства мира по спортивным автомобилям, состоялась на неделю раньше намеченного срока, 31 января, ввиду того, что Боньер и Стирлинг Мосс перенесли на 7 февраля. Эта перемна осталась, однако, без последствий, так как не повлияла на задний план дурья «скандинавия» — почти все заявленные и стартуемые участники соответствовали требованиям предписаниям ФИА, согласно которым спортивные автомобили должны являться легковыми, размерами соответствующими вводу прототипов будущих серийных автомобилей типа «Гран-Туризма». Жюри ссылалось на то, что они не успели подготовиться в этом отношении к спортивному сезону; поэтому неизвестно, как повлияют на результаты соревнований в Бузнос-Айресе.

Гонка проходила на кольцевой автодроме Сан-Диего. Дистанция была равна 106 кругам, т. е. 1004,456 км. С самого начала спортивная борьба разгорелась между двумя американскими экипажами, шедшими на автомобилях итальянских фирм. Мэстон Грегори и Филип Хилл вывели вперед себя на 2,8-литровом «Мазерати», сумели на первой половине дистанции несколько вырваться вперед «Феррари», который вели Кипп Алисон и Филип Хилл. Один из кругов Гурни прошел даже с рекордной скоростью — 168 км/час, а на 57-м круге в «Мазерати» отказала коробка передач.

После «Феррари» вскоре был наступит другим автомобилем той же фирмы, который вели попеременно Трипе и Гиндаль. Вскоре вырвался вперед шедший было, и первая команда в составе Алисона и Хилла сплотно закончила дистанцию с тем, что за 7:12:48,1 км/час. На среднем скорости нара 159,6 км/час. На третьем месте в общем классификационном зачете вышла команда «Форше», вы-

игравшая первенство в классе автомобилей до 1600 см<sup>3</sup>. Ее вели швед Боньер и Стирлинг Мосс. Победитель стартовавших автомобилей лишь 11 закончили дистанцию.

Первым кругом тура розыгрыша первенства мира по спортивным автомобилям (Нубун конструкторов) фирма «Феррари» выиграла, «Мазерати» — 3 очка и «Форше» — 2.

**«В очию номера»**

**ЗАБАСТОВА АВТОИНСПЕКТОРОВ**

Полицейские автоинспектора и участники регулировочных столбов Италии Рима объявили «итальянскую» забастовку в ответ на введение муниципалитетом Рима новых правил стартов и обязанности автоинспекторов. Этим положением предусматривается увеличение заработной платы автоинспекторов, отмена специальных доплат за переработку и, главное, уменьшение размера штрафов за нарушения инспекторов с суммы взимаемых ими штрафов.

Возмущенные такой несправедливой «великой забастовкой» инспекторы решили применить свои контрмеры. Они выполнили свои обязанности только в виде «защитных» действий, а в остальное время манипуруют ими, хотя и остаются на постах. Количество штрафов возросло, количество нарушений движения, также резко возросло.

Утверждают, что повелесие автоинспекторов «великой забастовкой» совсем следят за развитием этого трудового конфликта между работодателем (в данном случае — муниципалитетом) и его «братками» в полицейской форме, выражая надежду, чтобы «вольный период» возмущенных автоинспектелей уличного движения, также резко возросло.

Утверждают, что повелесие автоинспекторов «великой забастовкой» совсем следят за развитием этого трудового конфликта между работодателем (в данном случае — муниципалитетом) и его «братками» в полицейской форме, выражая надежду, чтобы «вольный период» возмущенных автоинспектелей уличного движения, также резко возросло.

Утверждают, что повелесие автоинспекторов «великой забастовкой» совсем следят за развитием этого трудового конфликта между работодателем (в данном случае — муниципалитетом) и его «братками» в полицейской форме, выражая надежду, чтобы «вольный период» возмущенных автоинспектелей уличного движения, также резко возросло.



# ПРИСПОСОБЛЕНИЕ

## ДЛЯ НАКАЧКИ ШИН

На автомобилях Уральского автозавода в течение многих лет применяется поршневой однокландровый компрессор для накачки шин с шестеренчатый приводом от коробки передач. Компрессор обеспечивает накачку шины до давления 5—5,75 атм в течение 15—20 минут. Однако компрессор является сравнительно сложным, трудоемким, дорогим и недостаточно долговечным узлом. Он включает более 50 деталей, вес его 12 кг, стоимость 65 рублей, трудоемкость механической обработки и сборки 150 минут. Поэтому целесообразно заменить такой компрессор более простым приспособлением для накачки шин.

На автомобилях ГАЗ-51 специальный компрессор отсутствует, накачка шин производится приспособлением, ввертываемым в одно из свечных отверстий головки блока цилиндров двигателя.



Рис. 1.

Однако для замены компрессора УралЗИС оно непригодно. Практика показала, что при работе приспособления ГАЗ-51 с двигателем УралЗИС-355М необходимо давление в шинах достигается лишь в течение 25—35 минут.

В целях повышения эффективности приспособления типа ГАЗ-51 рационализатор Уральского автозавода К. К. Жимович предложил накачивать шины приспособлением двухступенчатого действия, работающим одновременно от двух цилиндров двигателя.

В настоящее время такое приспособление придется каждому автомобилю УралЗИС-355М, а также изготавливается заводом для машин данного выпуска.

Приспособление (рис. 1 и 2) состоит из впускного клапана 1 с приваренным штуцером 2, впускного клапана 9 с

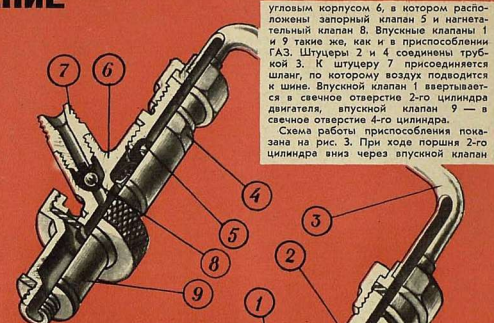


Рис. 2.

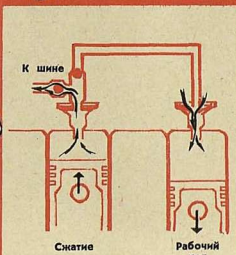


Рис. 3.

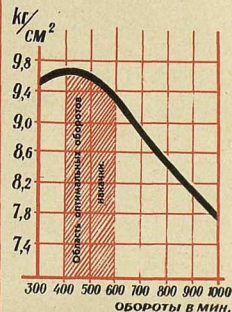


Рис. 4.

угловым корпусом 6, в котором расположены запорный клапан 5 и магнетальный клапан 8. Впускные клапаны 1 и 9 такие же, как и в приспособлении ГАЗ. Штуцеры 2 и 4 соединены трубкой 3. К штуцеру 7 присоединяется шланг, по которому воздух подводится к шине. Впускной клапан 1 ввертывается в свечное отверстие 2-го цилиндра двигателя, впускной клапан 9 — в свечное отверстие 4-го цилиндра.

Схема работы приспособления показана на рис. 3. При ходе поршня 2-го цилиндра вниз через впускной клапан

приспособления в цилиндр входит наружный воздух, в это время в 4-м цилиндре поршень идет вверх. После 2/3 хода поршня 2-го цилиндра вниз поршень в 4-м цилиндре идет вниз и также засасывает наружный воздух. При последующем движении поршня вверх воздух во 2-м цилиндре сжимается и по перепускной трубке нагнетается в 4-й цилиндр, в котором продолжается всасывание воздуха. Часть воздуха, поступившего из 2-го цилиндра в 4-й, уходит через открытый в это время впускной клапан (двигателя) 4-го цилиндра, а часть добавляется к воздуху, засосанному через впускной клапан приспособления в 4-й цилиндр. При последующем перемещении поршня в 4-м цилиндре вверх после закрытия впускного клапана двигателя поршень сжимает воздух (запорный клапан закрыт), при этом открываются магнетальный клапан и воздух идет по шлангу в шину.

Диаграмма зависимости давления воздуха на выходе из приспособления от оборотов коленчатого вала двигателя приведена на рис. 4.

Испытания двухступенчатого приспособления показали его высокую эффективность и долговечность. При 400—600 об/мин оно развивает наибольшую производительность, а двигатель на этих оборотах работает устойчиво на 4-м цилиндре. Время накачки шины 8,25—20 до давления 5 атм составляет 5—7 минут. Установка приспособления на двигатель и снятие его занимают 2—3 минуты.

Следует отметить, что в процессе работы приспособления заметно нагревается, поэтому после накачки его нужно снимать в рукавицах.

Рисунки Г. Возилковского.



А п р е л ь 1 9 6 0

За рулём

Ульяновский автомобильный завод изготовил новые образцы малотоннажных машин. На снимке: автобус УАЗ-451 и санитарный автомобиль УАЗ-452 на дорожных испытаниях.

Фото Н. Воброва.