



А п р е л ь 1 9 6 1

№ 4

За рулём



МЫ ГОРДИМСЯ ПОДВИГОМ ЮРИЯ ГАГАРИНА, МЫ ВОСХИЩАЕМСЯ УЧЕНЫМИ, ИНЖЕНЕРАМИ, ТЕХНИКАМИ, РАБОЧИМИ, КОТОРЫЕ ВЛОЖИЛИ СВОЙ РАЗУМ И СЕРДЦЕ В СОЗДАНИЕ ЭТОГО КОРАБЛЯ И В ЕГО ИЗУМИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ. В ИХ СЛАВНЫХ ДЕЛАХ СОЕДИНЕНЫ ТРУД И ПОДВИГ МИЛЛИОНОВ РАБОЧИХ, КОЛХОЗНИКОВ, ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ ВСЕГО СОВЕТСКОГО НАРОДА. ЭТИМ ПОЛЕТОМ МЫ ЕЩЕ РАЗ ПОКАЗАЛИ ВСЕМУ МИРУ, НА ЧТО СПОСОБЕН ГЕНИЙ СВОБОДНОГО НАРОДА.

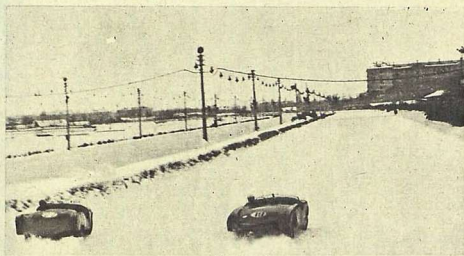
*Н. С. ХРУЩЕВ*

Я безмерно рад, что моя любимая Отчизна первая в истории человечества проникла в космос. Первый самолет, первый спутник, первый космический корабль и первый полет человека в космос — вот этапы большого пути моей Родины к овладению тайнами природы. К этой цели наш народ вела и уверенно ведет ленинская Коммунистическая партия.

*Ю. А. ГАГАРИН*

На первой странице обложки: первый лётчик-космонавт Герой Советского Союза майор Гагарин Юрий Алексеевич.

*Фото Е. Тиханова.*



Автомобильные гонки на Московском ипподроме (см. стр. 14). На снимке: борьба перед финишной прямой.

*Фото В. Егорова.*

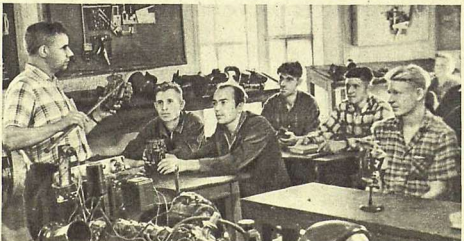


Старт третьего зимнего автомобильного ралли в Риге. Отчет см. на стр. 16.

*Фото В. Володина.*

Курсанты Барнаульского автомотоклуба изучают правила уличного движения.

*Фото Н. Берестинского.*





# НА ВСТРЕЧУ XXII СЪЕЗДУ КПСС

**С** огромным воодушевлением встретил советский народ весть о созыве 17 октября 1961 года очередного XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза.

Съезды партии всегда решали коренные жизненные проблемы современности, отвечали на важнейшие вопросы развития общества. XXII съезд займет особое место в истории. Он подведет итоги работы партии за первые годы семилетки, наметит пути дальнейшего движения советского народа к коммунизму. Съезд обсудит и примет новую программу партии, внесет изменения в ее устав. Иные действующая программа, принятая в марте 1919 года, нацеливала на индустриализацию страны, преобразование сельского хозяйства на социалистических началах, на осуществление культурной революции, то есть ставила задачу построения социалистического общества. Выполнение этой установки — построение социалистического общества в Советском Союзе — еще раз подтвердило единство слова и дела, теории и практики в Коммунистической партии. Новая программа, как мощный луч прожектора, осветит ближние и дальние перспективы коммунистического строительства.

Весть о предстоящем съезде родной партии вызвала новый политический и трудовой подъем в стране. Растет число передовиков производства, новаторов, бригад и ударников коммунистического труда. Все шире разрабатывается всенародное соревнование в честь съезда.

По примеру москвичей, ленинградцев, свердловчан коллективы промышленных предприятий включились в социалистическое соревнование за досрочное выполнение плана 1961 года. Соревнование охватило также колхозную деревню. Трудящиеся села полны решимости выполнить решения январского Пленума ЦК КПСС: резко повысить сельскохозяйственное производство.

Замечательными достижениями радуют советский народ работники науки и техники. Вслед за успешным запуском космической ракеты к планете Венера, они осуществили запуск и возвращение на Землю в намеченный район 12 апреля 1961 года космического корабля «Восток» с детником-космонавтом Ю. А. Гагариным на борту. В честь XXII съезда КПСС совершен великий подвиг!

Вдохновенный труд рабочих, колхозников, интеллигенции дает отличные результаты. За первые два года семилетки объем промышленной продукции увеличился не на 17 проц., как это намечалось, а на 22,1 проц. Работниками социалистического сельского хозяйства в прошлом году зерна произведено на 3,1 миллиарда пудов больше, по сравнению с 1953 годом.

Осуществляя грандиозную программу создания материально-технической базы коммунизма, партия придает большое значение темпам этого строительства. «В экономическом соревновании с капитализмом, — говорит Н. С. Хру-

щев, — исключительно важными, жизненным вопросом является вопрос выигрыша времени, вопрос сроков решения хозяйственных задач».

Одним из могучих рычагов ускорения поступательного движения вперед является широкое использование новой и новейшей техники. Вот почему в своих обязательствах советские люди особое внимание обращают на увеличение выпуска высокопроизводительных механизмов, аппаратов, на развитие комплексной механизации и автоматизации производственных процессов. Техника коммунизма должна быть более совершенной и высокопроизводительной, чем техника капитализма. Только в 1960 году у нас введено в действие около 2500 новых важнейших типов машин и аппаратов, более 500 новых типов приборов, более 2800 автоматических, полуавтоматических и механизированных поточно-конвейерных линий. В том же году народное хозяйство получило 524 тысячи автомобилей, 238,5 тысячи тракторов, 58,9 тысяч зерновых самоходных комбайнов.

В могучий поток социалистического соревнования в честь XII съезда КПСС активно включаются организации ДОСААФ. Принимая обязательства по улучшению оборонно-массовой и спортивной работы, они намечают меры, направленные на повышение уровня подготовки водителей техников, на развитие технических видов спорта, в том числе автомобильного, мотоциклетного, водно-моторного, автомобильного.

После январского Пленума ЦК КПСС, наметившей программу дальнейшего подъема сельского хозяйства, в организациях нашего Общества развернулось подготовительное, механизаторских кадров. Этой работой досафовцы стремятся внести свой достойный вклад в выполнение задач семилетки. Застрельщиками, запевалами в этом благородном деле являются организации патристического Общества Казахстана, взамен обязательства обучить 20 000 комбайнеров, и Узбекистана, начавшие готовить водителей хлопкоуборочных машин.

В ответ на замечание Н. С. Хрущева, сделанное на январском Пленуме ЦК КПСС, что для работы в сельском хозяйстве целесообразно совмещать профессии механизаторов, организации ДОСААФ Целинного края приступили к обучению работников совхозов и колхозов вторым механизаторским профессиям.

Президиум Центрального Комитета ДОСААФ СССР одобрил инициативу Казахского и Узбекского республиканских комитетов ДОСААФ, поддержав начинание организаций Общества, приступивших и подготовке комбайнеров, бульдозеристов, экскаваторщиков, водителей хлопкоуборочных машин, а также рядовых курсантов расправившихся с обучением универсальных технических специалистов для колхозов и совхозов.

Включаясь в предсъездовское социалистическое соревнование, местные комитеты, штатные и самодеятельные автомотоклубы, хозрасчетные автошколы, кружки и курсы первичных организаций берут обязательства по увеличению выпуска кадров массовых технических специалистов, ищут новые формы учебной и воспитательной работы.

Самодельный клуб завода «Ростсельмаш» наметил в 1961 году подготовить технических специалистов в полтора раза больше, чем в прошлом году. Досафовцы Московской области, значительно перевыполнившие свои обязательства по обучению водителей в 1960 году, решили в честь съезда выпускать шоферов и других технических специалистов с оценкой не ниже «хорошо». Здесь ведется большая работа по повышению качества обучения. С этой целью, в частности, создан постоянно действующий семинар инструкторов и руководителей работников автомотоклубов. Состоится соревнования на первенство районов, городов, областей, краев, республик. Лучшие спортсмены встретятся в финалах Спартакиады. Дело чести работников Общества и его актива — провести соревнования на высоком организационном и спортивном уровне.

В обязательствах автомотоклубов, комитетов Общества, значительное место отводится вопросам улучшения спортивной работы. 1961 год будет годом второго этапа Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Состоится соревнования на первенство районов, городов, областей, краев, республик. Лучшие спортсмены встретятся в финалах Спартакиады. Дело чести работников Общества и его актива — провести соревнования на высоком организационном и спортивном уровне.

Нет никакого сомнения в том, что месяцы, отделяющие нас от начала работы XXII съезда Коммунистической партии, явятся периодом дальнейшего улучшения работы Общества, новым увеличением количества и повышения качества подготовки технических специалистов для народного хозяйства, периодом подъема и развития технического спорта в стране.

# ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНИМ!

На фабриках и заводах, в колхозах и совхозах, в учебных заведениях и учреждениях — всюду развинулось патристическое движение за достойную встречу XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза. Труженики города и села изыскивают новые резервы, повышают производительность труда, улучшают качество выпускаемой продукции, борются за внедрение в производство новой техники, увеличивают выпуск высококвалифицированных специалистов.

Достойное место в этом всенародном движении занимает и наше патристическое Общество. В первичных организациях ДОСААФ, в автомотоклубах и школах ширится социалистическое соревнование в честь XXII съезда партии. Одной из первых приняла социалистические обязательства и развернула соревнование организация ДОСААФ Московской области. Наш корреспондент попросил председателя областного комитета патристического Общества И. И. Муравьева рассказать о том, какими успехами в деле подготовки водителей кадров и развитии технического спорта досафовцы Подмосковья готовятся встретить съезд любимой партии.

— Наша область, — сказал И. И. Муравьев, — по подготовке технических специалистов и по развитию автотранспорта не на плохом счету. К тому же она — столица. Оба эти обстоятельства, естественно, ко многому обязывают.

Вот почему на состоявшемся в феврале президиуме областного комитета ДОСААФ мы, исходя из имеющихся возможностей, наметили широкую программу действий. Эта программа позволила досафовцам Подмосковья к XXII съезду партии подготовить дополнительно тысячи высококвалифицированных технических специалистов для нужд народного хозяйства. В нашем социалистическом обязательстве записано, что в нынешнем году первичными организациями, самодельными и штатными автомотоклубами, хозрасчетной школой должны быть выпущены тысячи шоферов, трактористов, мотоциклистов.

Но известно, что подготовку много водителей — еще не значит обучить их хорошо. Поэтому в своих обязательствах мы записали такой пункт: закончить обучение технических специалистов в 1961 году с оценкой не ниже «хорошо».

У нас нет никакого сомнения в том, что и этот пункт обязательств мы выполним. Качество обучения специалистов в учебных организациях области повышается из года в год. В минувшем году средний балл уже вплотную приблизился к «хорошо». Повышается процент курсантов, сдающих экзамены в ГАИ с первого раза.

Обучение специалистов, помимо автомотоклубов, ведется на курсах при первичных организациях Общества. Нужно отметить, что весь учебный процесс на этих курсах проходит под контролем нашей хозрасчетной школы, которая за последние годы стала своеобразным учебно-методическим центром области. Работники школы помогают в подготовке инструкторских кадров, планировании учебного процесса. Школа же дает курсам во временное пользование плакаты и другие учебные пособия.

В прошлом году, например, хозрасчетная школа помогла в подготовке водителей-профессионалов и любителей более чем 150 курсам. В нынешнем году эта помощь будет оказана еще большему количеству первичных организаций, среди которых немало сельских.

Ведь Московская область является одной из самых оснащенных сельскохозяйственной техникой. В связи с этим колхозы и совхозы предъявляют нам все более высокие требования. В нынешнем году мы предполагаем в основном удовлетворить их потребности в тракторах. Большую роль здесь должно, на наш взгляд, сыграть движение за совмещение профессий. Первые опыты в этом направлении уже проведены. Так, в первичных организациях Лотошинского района группа членов Общества, уже имея опыт из технических специальностей, окончила курсы трактористов. Инициатива лотошанцев подхвачена во многих районах области.

Свыше 120 человек получили механистские специальности на курсах в Яхромской технической школе.

Овладевают профессиями механизаторов и многие жители городов. Приведу только один пример. Десятки специалистов этого профиля были обучены в прошлом году городскими организациями ДОСААФ Солнечногорского района. Более того, по личной просьбе, многие из них были направлены в южные области

страны, для оказания помощи в уборке урожая.

Следует отметить, что всю работу по обучению механизаторов мы проводим совместно с Управлением сельского хозяйства и Московским областными совнархозом. При этом мы берем на себя организацию курсов и подбор преподавателей, а управление выделяет наглядные пособия и необходимые для тренировок курсантов машины. Практика показала, что организация курсов на таких паритетных началах позволяет готовить высококвалифицированных специалистов. Мы можем судить об этом по большому количеству похвальных отзывов, которые приходит к нам из колхозов и совхозов, где работают наши выпускники.

Говорить о повышении качества подготовки технических специалистов, нельзя не упомянуть о той работе, которую мы ведем с нашими преподавателями. Кроме обычных сборов при автомотоклубе, мы регулярно проводим семинар с преподавателями при Политехническом музее.

Большинство членов нашей организации — молодежь, стремящаяся к спорту. Поэтому мы не можем ограничить и не ограничиваем свою работу только учебными делами.

Спортивную общественность области активно участвует в проведении Спартакиады по техническим видам спорта. В прошлом году наши спортсмены участвовали в 11 областных мотоциклетных и одном автомобильном соревнованиях по программе Спартакиады. Наши ведущие мотоциклисты С. Старых и В. Землянов неоднократно занимали призовые места во всеюзовых встречах.

О том, насколько массовыми и результативными бывают наши спортивные соревнования, говорю хотя бы такой факт. В проведенном недавно авторалли участвовало 66 экипажей. 18 спортсменов получили квалификационные очки, из них шесть человек выполнили норму II и шесть — III разрядов.

Конечно же, мы не ограничиваемся только проведением областных соревнований. Каждый наш АМК устраивает районные встречи на мастерство водителей, кроссы, соревнования на экономичное горючее. Так Луховицкий автомотоклуб только за первые месяцы этого года провёл уже три соревнования по программе Спартакиады и участвовал в одном меж-областном.

В наших социалистических обязательствах записано: «Добиться участия во Всесоюзной спартакиаде большинства первичных организаций и членов Общества, обеспечить участие сборных команд областной организации во всех соревнованиях, проводимых по программе Спартакиады». По всем видам технического спорта у нас должно быть подготовлено 20 мастеров и не меньше 12 тысяч разрядников. Областная организация ДОСААФ приложит все силы, чтобы не только выполнить, но и перевыполнить эти обязательства.

В нашей организации тысячи патристов, стремящихся достойно встретить XXII съезд Коммунистической партии. Их неустанный труд, их борьба за овладение техническими знаниями, их неиссякаемая инициатива — вот те факторы, опираясь на которые Московская областная организация готовит достойную встречу съезда нашей родной партии.



# Воспоминания о В. И. Ленине

**А. КРУЛЕВ,**  
бывший механик-водитель  
автобазы Совнаркома.

Незадолго до Великой Октябрьской социалистической революции товарищи избрали меня заместителем председателя рабочего комитета правительственной автобазы.

В ночь с 24 на 25 октября по старому стилю наш рабочий по указанию Военного революционного комитета взял в свои руки управление автобазой.

Вот к этому-то периоду и относятся самые незабываемые для меня дни, когда мне выпало счастье видеть Владимира Ильича и разговаривать с ним.

## ПОД ОБСТРЕЛОМ

Вечером 31 декабря 1917 года коллектив нашей автобазы собрался торжественно встретить Новый год. Все автомобили, за исключением нескольких дежурных, давно уже вернулись в парк. Ничего не было известно только об одной легкой машине фирмы «Делоне-Бельвилль», посланной в Смольный по приказу товарища Подвойского.

Поздно вечером автомобиль, наконец, вернулся в гараж. У него было разбито переднее стекло, кузов и задние крылья были изрешечены пулями.

— Что случилось? — встревожено обратились мы к шоферу Гороховику, который, усталое опираясь на крыло, стоял около автомобиля.

— Контрики обстреляли, — зло сказал он. И добавил: — Надо же случиться, что напали как раз в тот момент, когда я вез Ильича.

Из рассказа шофера выяснилось, что после того, как товарищ Гороховик подал свою машину к Смольному, в нее сели Владимир Ильич, его сестра Мария Ильинична и товарищ Подвойский. Владимир Ильич попросил отвезти их к Михайловскому манежу, где он должен был выступать перед красногвардейцами, отправляющимися на фронт.

Митинг продолжался довольно долго. Гороховик ждал у подъезда. Наконец, окруженный красногвардейцами, Владимир Ильич возвратился, сел в машину, и водитель поехал ее снова в Смольный.

Вечер был туманный, город освещался плохо. Автомобиль с трудом пробирался по заснеженным переулкам. Внезапно по кузову хлестнула пулеметная дробь. Гороховик прибавил скорость и вывел машину из темного переулка. Выбравшись на освещенную улицу, шофер решил посмотреть, целы ли пассажиры.

— Остановив машину, — рассказывал товарищ Гороховик, — я быстро открыл дверцу пассажирской кабины и спросил, не ранен ли кто.

— Но Ильич ответил вопросом на вопрос.

— А вас, товарищ, не задело? У нас все в порядке. Скорее поезжайте в Смольный!

На следующее утро после этого случая в автобазу звонил секретарь Ильи-

ча и спрашивал, по личной просьбе Ленина, о здоровье водителя Гороховика.

О ленинской доброте и чуткости говорилось много. Знали и мы об этих замечательных качествах великого вождя. И все же нас глубоко возмущала внимательность Ильича, не забывшего за анонимством государственных дел о рядовом шофере.

## НА ПРИЕМЕ У ЛЕНИНА

Мне не раз приходилось видеть Ильича, слушать его выступления. Но беседовать с ним посчастливилось лишь дважды. Вот как это было.

В двадцати числах марта 1918 года, после переезда правительства в Москву, на автобазу, разместившуюся около Кремля в Манеже, пришел представитель одного из наркоматов с мандатом, на котором четким почерком Управления делами Совнаркома В. Д. Бонч-Бруевича была наложена резолюция: «Выдать пять автомашин».

Предъявитель мандата сам начал отбирать автомобили. В их число попал и 25-сильный кабриолет фирмы «Тюрко-Мера», машина базы, и отдать ее мы не могли. Мы предлагали взамен ее другую. Но прибывший товарищ настаивал на своем.

Возник горячий спор, в ходе которого представитель Наркомата стал угрожать нам. В связи с этим мы тут же написали заявление Владимиру Ильичу. Отправка машин была отложена.

Владимир Ильич быстро разобрался в возникшем конфликте и дал указание выдать автомобили по усмотрению руководства базы и направить с ними нас в Смольный, которые отвечали бы за вверенную им технику.

На следующий день вместе с заведующим гаражом товарищем Павловым и комиссаром автобазы товарищем Бардачевым мы отправились в Кремль, чтобы доложить о выполнении распоряжения.

Владимир Ильич принял нас в своем кремлевском кабинете. Когда мы вошли в комнату, он вышел из-за письменного стола, подошел к нам, обменялся с каждым рукопожатием и спросил:

— Как дела, товарищи?

Заведующий гаражом товарищ Павлов отразотловал:

— Ваше распоряжение выполнено, и по нашему усмотрению отобраны пять автомобилей, которые выданы под расписку представителю наркомата, их сопровождают наши шоферы.

— Это мне известно, — сказал Ильич. — Но, пользуясь случаем, хочу спросить о другом: как вы в Москве устроились с жилищем?

Мы ответили:

— Хорошо.

— Как с помещением под гараж?

— Мы заняли под гараж и авторемонтные мастерские бывшие каретные

магазины, расположенные на улице Каретный ряд, в которые на днях переезжаем из Манежа, — ответил я.

Владимир Ильич поблагодарил за точную информацию и простился снова с каждым из нас.

## ТЕЛЕФОННЫЙ ЗВОНОК

Вскоре мне пришлось еще раз отвлечь Владимира Ильича Ленина от его напряженной государственной работы.

В первые числа апреля 1918 года в гараж базы ворвались вооруженные анархисты. Бандиты уехали в купе автомашины фирмы «Тюрко-Мера», подогтовленной к подаче в Кремль Владимиру Ильичу Ленину. За рулем сидел шофер Алексей Демирин.

В ответ на угрозы анархистов Демирин выключил двигатель и вышел из автомашины. Анархисты тоже выбрались из купе, окружили шофера и, потрясая револьверами перед его лицом, требовали сдать им...

На шум во двор сбегались рабочие из спесарной мастерской и гаража, пришли и мы с комиссаром Бардачевым.

Окружив анархистов, мы спросили их, что им нужно.

— Дайте в наше распоряжение часа на три автомашину, — потребовал один из них.

Но не тут-то было. Как ни кричали они, что перестеляют нас, что бросат бомбу, пришлось им уйти ни с чем.

Однако, пока мы выпроваживали бандитов, время, назначенное для подачи автомобиля Ильичу, прошло.

Я сейчас же позвонил в секретариат Совнаркома, чтобы объяснить причину задержки. К телефону подошла секретарша товарища Ленина и спросила, кто звонит и откуда? Я ответил, что председатель выборного комитета правительственной автобазы Крулев просит к телефону Владимира Ильича по очень важному делу.

Приблизительно через полминуты из телефонного аппарата послышался знакомый голос Владимира Ильича: «Что скажете, товарищ?»

Я кратко рассказал о налете банды и попросил прислать красноармейцев.

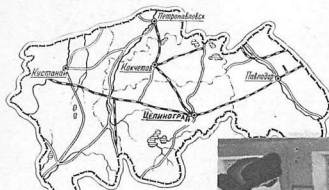
— А сами вы не можете организовать охрану? — спросил Ильич.

Я объяснил, что мы все время вынуждены проводить около автомобилей, ремонтировать их. Вскользь сообщил об изощренности автомобилей, о нехватке запасных частей.

— Ничего, товарищ Крулев, — сказал Ильич. — Не огорчайтесь. Будут у нас и новые машины. — И после небольшой паузы добавил: — А охрану вам пришлось.

Много лет прошло со времени того памятного телефонного разговора, но голос родного Ильича до сих пор, кажется, звучит в моих ушах.

# Досаафовцы помогают наступать на целину



**С. Б. НИЯЗБЕКОВ,**  
секретарь  
Целиного крайкома  
КП Казахстана,  
депутат Верховного  
Совета Казахской ССР



Успешно идет подготовка трактористов на курсах, организованных в совхозе «Акмолинский». В нем и в нем активист ДОСААФ В. Кирилюк проводит занятия с механизаторами Н. Юрьевым и Н. Юницким.



Целиноградский крайовой АМК ДОСААФ провел соревнования на мастерство вождения. В них приняло участие 27 автолюбителей. На снимке спортсмены готовят машины к старту.

**В** 1954 году после февральского Пленума ЦК КПСС началось великое наступление на целину. За короткий срок было освоено в Северном Казахстане 20 миллионов гектаров целинных и залежных земель, создано несколько сот совхозов. Ковыльная степь превратилась в плодородную пашню. Если за семь лет до распахивания целины государству было сдано всего около 400 миллионов пудов хлеба, то за семилетие, после ее освоения, страна получила 3 миллиарда пудов.

В конце декабря прошлого года в составе Казахской ССР был образован Целинный край с центром в Акмолинске (ныне Целиноград). Границы края простираются от Южного Урала до Алтая. Его области — Кокчетавская, Кустанайская, Павлодарская, Северо-Казахстанская и районы бывшей Акмолинской — занимают территорию свыше 600 тысяч квадратных километров. Здесь могли бы разместиться такие государства, как Франция, Голландия и Бельгия, вместе взятые.

Январский Пленум ЦК КПСС поставил перед трудящимися края большие задачи — в ближайшее время довести производство зерна до 1100—1200 миллионов пудов, мяса до 800—900 тысяч тонн, молока до 2 миллионов тонн, яиц до 870 миллионов штук, шерсти до 30 тысяч тонн в год. Уже в 1961 году целинники должны увеличить поставки хлеба государству не менее чем в 1,5 раза, засыпать в закрома Родины примерно 700—750 миллионов пудов зерна.

Одним из важных путей увеличения производства хлеба является дальнейшее освоение новых земель. Колоскам и совхозам края предстает в ближайшие два

года дополнительно распахать 3,5—3,7 миллионов гектаров целинных и залежных земель, из которых 1,3 миллиона гектара необходимо освоить в текущем году.

Государственное задание, данное Целинному краю, может быть успешно выполнено лишь при условии высокопроизводительного использования техники. Наши колхозы и совхозы имеют 90 тысяч тракторов, 75 тысяч комбайнов, около 60 тысяч автомобилей. Чтобы привести весь этот огромный парк в движение, нужен многоотрядный отряд хорошо подготовленных механизаторов. В крае их не хватает, поэтому в дни посевной и уборочной кампании к нам приезжают трактористы, комбайнеры из других союзных республик. Однако жизнь показала, что такая система была приемлема лишь на первых порах освоения целины. Сейчас, как подчеркнул в своем выступлении на январском Пленуме ЦК КПСС Никита Сергеевич Хрущев, целинникам иужно в течение 2—3 лет создать свои, местные кадры механизаторов. Это предложение нашло горячую поддержку жителей Целинного края, особенно комсомольцев. У нас начался поход за овладение техникскими специальностями. Сегодня наша задача состоит в том, чтобы каждый труженник села научился управлять сельскохозяйственными машинами, освоил хотя бы одну из механизаторских специальностей.

На первой краевой комсомольской конференции трактористка Баянгульсково совхоза Павлодарской области Жусупбаева обратилась к девушкам-назамкам с призывом — смелее садиться за руль трактора и своим трудом достойно встретить XXII съезд КПСС. Призыв этот повсеместно подхвачен.

Активное участие в изучении комбайнов, тракторов, автомобилей принимают члены патристического оборонного Общества. Первичные организации ДОСААФ совхозов, колхозов, учебных заведений, промышленных предприятий помогают организовать курсы трактористов, комбайнеров, шоферов. Сейчас в крае охвачено технической учебой около 80 тысяч человек.

Досаафовцы Кустанайской области взяли на себя обязательство подготовить к уборочной кампании более 2000 комбайнеров. Одними из первых на курсы механизаторов записались работники аппарата Областного комитета ДОСААФ. В Кустанай по инициативе городской организации оборонного Общества открыты курсы по подготовке шоферов III класса, на которых в основном учатся жены наших механизаторов. В жаркие дни уборки на поля выедут семейные экипажи.

Широко развернулась подготовка технических специалистов и в Кокчетавской области. Здесь около 14 процентов членов ДОСААФ охвачено учебой. Успешно готовят механизаторов первичная организация Озерной РТС, награжденная Почетным Знаком Общества за высокие результаты в своей работе.

Коллектив совхоза «Иртыш» Атбасарского района решил уже в текущем году полностью обеспечить себя постоянными кадрами механизаторов. Комитет комсомола вместе с досаафовцами при поддержке партийной организации и администрации организовали курсы. За учебу прежде всего взялись юноши и девушки. 38 человек уже сдали экзамены на трактористов. Работа курсов продолжается.

Сотни тысяч рублей затрачивал совхоз «Береговой» Максимо-Горьковского

района Павлодарской области, как и многие другие совхозы края, на оплату проезда механизаторов, прибывающих на целину в дни уборки. «Провести сев и уборку 1961 года самим!» — такую цель поставили перед собой работники совхоза. Активисты ДССАФ в секретариате комитета комсомола Александр Орлов, опытный тракторист Леонид Сысов стали преподавать на курсах механизаторов. Без отрыва от производства 165 доярков, свиноводов, пастухов, рабочих строительных бригад, служащих изучают трактор. Скоро станут трактористками бухгалтер Раиса Аркуша, заведующая библиотекой Нэля Изюмова, доярка Нина Борисова и другие.

Много технических курсов открылось в Пресногорьевском районе, в котором развернулась борьба за право называться районом коммунистического труда. В 1961 году здесь будет подготовлено 1,5 тысячи механизаторов.

Учащиеся Котуркульского зооветеринарного техникума обратились в комитет комсомола и первичную организацию ДССАФ. Они требуют организовать курсы по изучению сельскохозяйственных машин. Их желание было удовлетворено. Такие же курсы открылись и при других средних технических учебных заведениях края.

Безусловно, досафовские организации, активно включившись в работу по подготовке технических специалистов для народного хозяйства, уже добились положительных результатов. Однако, далеко еще не раскрыты все возможности, резервы, не используются пока и все формы технической пропаганды.

В крае работает несколько автомобильных клубов и их филиалов, где успешно идет подготовка шоферов третьего класса. В хозрасчетных школах Общества водители повышают свою классность.

Обучение шоферов, конечно, большое и нужное дело. Но в первую очередь сельское хозяйство нуждается в острой необходимости в механизаторах широкого профиля, автомотоклубы и автошколы должны искать возможности для подготовки трактористов, комбайнеров.

В своей деятельности наши АМК упускают такой важный участок работы, как пропаганда передовых методов труда лучших механизаторов. А рассказать есть о ком. Так, в прошлом году член патристического Общества тракторист Горьковского совхоза П. Пичугин на тракторе ДТ-54 за сезон выработал 1897 гектаров условной пахоты и строенным агрегатом жаток скосил 1048 гектаров зерновых. Комбайнер совхоза «Нарсукский» Н. Попов на двух комбайнах РСМ-8 подсобил 1211 гектаров и намолотил 15 964 центнера зерна.

Всей стране стало известно имя бригады тракторной бригады совхоза «Ярславский» Михаила Довжика. На целину Довжик пришел с первыми новоселами. Стал работать бригадиром. За два года его бригада распахала 10,5 тысяч гектаров плодородных земель, да еще помогла соседнему совхозу «Рентабельный». По примеру Валентина Гендриковой Михаил перешел в отставную бригаду. Несмотря на то, что минувший год был очень трудным для хлеборобов, бригада, возглавляемая Довжиком, собрала урожай без потерь, дала стране четверть миллиона пудов хлеба, обеспечила себя семенами, подготовила под новый урожай 2500 гектаров

земли. Открытие январского Пленума ЦК КПСС механизаторы встретили завершением ремонта техники и очистки сямей.

Примеры самоотверженного труда шоферов, трактористов, комбайнеров имеются в каждом хозяйстве края, но они еще не стали достоянием всех механизаторов.

Наш край по праву называют краем юности. Многие тысячи молодых людей обжились на новых землях, создали крепкие работоспособные коллективы. Наша молодежь любит не только хорошо трудиться, но и хорошо отдыхать. Большое место в ее жизни должен занимать спорт, особенно его технические виды. Организация и комитетам оборонного Общества следует улич-



Совхоз «Аммолинский». На нем и в нем инструктор-общественник К. Копытов знакомит досафовцев В. Вережнова с системой управления трактора.

В учебную кампанию в совхоз приехали комбайнеры. В результате мы ежегодно затрачивали сотни тысяч рублей только на покрытие дорожных расходов комбайнеров.

Использование приезжих специалистов вело к облегчению техники. Иногда везет на тракторе работал один человек, а осенью — уже другой. То же было и с комбайнами. Техника преждевременно изнашивалась, затрачивались сверхплановые суммы на ее ремонт.

Но всему тому, нам это ни парадоксально, мы не имели возможности обеспечить круглогодичной работой по специальности и своих штатных механизаторов. Например Николай Юницкий — молодой целинник, приехавший в совхоз по путевке комсомола, хорошо управлял комбайном. Уборочная кампания — и парню нечем было заняться.

Выход из всех этих бед мы нашли не сразу, вернее, его подсадала нам сама жизнь: готовить механизаторов самим, причем из лиц, уже имеющих определенные специальности.

Первым опытом, и я бы сказал, удачным, была организация курсов по подготовке трактористов. Преподавать на них мы поручили активисту ДССАФ Борису Киринскому.

Он приехал на целину по путевке ЦК ВЛКСМ в период создания совхоза. Работал трактористом, потом мы послали его на курсы бригадиров. В коллективе его считали хорошим организатором, знающим специалистом. И в новом поручении Киринскому отнесся с присущей ему добросовестностью. Он съездил в город, привез планы, учебники, техническую литературу. Побывал наш молодой преподаватель в училище механизаторов, где посоветовался с опытным педагогом. Нашли мы ему и помощница — тракториста с десятилетним стажем, потомственного целинника Константина Копытова.

Кроме на курсах был разобран ряд с шофером У. Фархудиновым изучал двигатель трактора с ютником Г. Швецов, стали посещать курсы комбайнеры Н. Юницкий и Н. Юрьев. Коротко говоря, каждый из курсантов уже имел за спиной одну из сельскохозяйственных специальностей.

Этой весной мы сможем закрепить все тракторы за нашими кадровыми механизаторами; выпустившими курсы трактористов помогут нам в этом.

Решение январского Пленума ЦК КПСС, выступление на нем Игнатьева Сергеевича Хрущева подтвердили правильность шагов. Обсудив материалы Пленума, коллектив совхоза решил уже в текущем сельскохозяйственном году полностью отказаться от механизаторов-временников.

Уже в феврале группа рабочих, основанная состоящая из шоферов совхоза, начала изучать комбайны. Занятия с будущими комбайнерами ведет инженер по сельскохозяйственным машинам Ю. Абрамов. На имя председателя первичной организации ДССАФ Е. Кононова поступило предложение о подготовке от работников совхоза, домохозяек, желающих к уборочной научиться управлять автомобилем. Очевидно, и эти курсы скоро начнут работу.

Решение январского Пленума ЦК КПСС, — сказал в заключение беседы В. П. Трунов, — сигнал и новому штурму, новому наступлению на целину. К этому штурму уже сегодня готовится коллектив совхоза «Аммолинский».

## ВТОРАЯ ПРОФЕССИЯ

— У нас на целине условия особые. Легковесные люди здесь не уживаются: их ветром сдувает, — так начал беседу с нашим корреспондентом директор совхоза «Аммолинский» Николай Юницкий. Председательского Совета Казахской ССР Василий Петрович Трунов.

Совхоз наш — уже со стажем. Поздней, как говорят, период становления. Хозяйство многоотраслевое. Сороч тысяч гектаров пахотных земель, ороло почти голыми крупного рогатого скота, более двух тысяч свиней. Много у нас и техники: около 150 автомобилей, более 120 тракторов, 100 комбайнов.

Как и в других совхозах, своих механизаторов у нас не хватало. Наступала весна, начиналось паводничество. Приехали и нам трактористы с Украины, из Белоруссии, областей Российской Федерации. Много среди них было талантливых, добросовестных механизаторов, которые трудились, как говорится, не за страх, а за совесть. Но, что греха таить, попадались работники и иного склада.

В учебную кампанию в совхоз приехали комбайнеры. В результате мы ежегодно затрачивали сотни тысяч рублей только на покрытие дорожных расходов комбайнеров.

Использование приезжих специалистов вело к облегчению техники. Иногда везет на тракторе работал один человек, а осенью — уже другой. То же было и с комбайнами. Техника преждевременно изнашивалась, затрачивались сверхплановые суммы на ее ремонт.

Но всему тому, нам это ни парадоксально, мы не имели возможности обеспечить круглогодичной работой по специальности и своих штатных механизаторов. Например Николай Юницкий — молодой целинник, приехавший в совхоз по путевке комсомола, хорошо управлял комбайном. Уборочная кампания — и парню нечем было заняться.

Выход из всех этих бед мы нашли не сразу, вернее, его подсадала нам сама жизнь: готовить механизаторов самим, причем из лиц, уже имеющих определенные специальности.

Первым опытом, и я бы сказал, удачным, была организация курсов по подготовке трактористов. Преподавать на них мы поручили активисту ДССАФ Борису Киринскому.

Он приехал на целину по путевке ЦК ВЛКСМ в период создания совхоза. Работал трактористом, потом мы послали его на курсы бригадиров. В коллективе его считали хорошим организатором, знающим специалистом. И в новом поручении Киринскому отнесся с присущей ему добросовестностью. Он съездил в город, привез планы, учебники, техническую литературу. Побывал наш молодой преподаватель в училище механизаторов, где посоветовался с опытным педагогом. Нашли мы ему и помощница — тракториста с десятилетним стажем, потомственного целинника Константина Копытова.

Кроме на курсах был разобран ряд с шофером У. Фархудиновым изучал двигатель трактора с ютником Г. Швецов, стали посещать курсы комбайнеры Н. Юницкий и Н. Юрьев. Коротко говоря, каждый из курсантов уже имел за спиной одну из сельскохозяйственных специальностей.

Этой весной мы сможем закрепить все тракторы за нашими кадровыми механизаторами; выпустившими курсы трактористов помогут нам в этом.

Решение январского Пленума ЦК КПСС, выступление на нем Игнатьева Сергеевича Хрущева подтвердили правильность шагов. Обсудив материалы Пленума, коллектив совхоза решил уже в текущем сельскохозяйственном году полностью отказаться от механизаторов-временников.

Уже в феврале группа рабочих, основанная состоящая из шоферов совхоза, начала изучать комбайны. Занятия с будущими комбайнерами ведет инженер по сельскохозяйственным машинам Ю. Абрамов. На имя председателя первичной организации ДССАФ Е. Кононова поступило предложение о подготовке от работников совхоза, домохозяек, желающих к уборочной научиться управлять автомобилем. Очевидно, и эти курсы скоро начнут работу.

Решение январского Пленума ЦК КПСС, — сказал в заключение беседы В. П. Трунов, — сигнал и новому штурму, новому наступлению на целину. К этому штурму уже сегодня готовится коллектив совхоза «Аммолинский».



# ПЕРЕД РЕШАЮЩИМ ЭТАПОМ СПАРТАКИАДЫ

ческих видов спорта — автомобильный моделизм. Около 20 тысяч досафровцев Украины, Белоруссии, Узбекистана, Казахстана и ряда других республик и областей вывели на старты свои модели.

Спартакиада дала толчок росту массовости в водно-моторном спорте. На финальных соревнованиях прошлой Спартакиады стартовали команды только восьми союзных республик; более половины областей Российской Федерации вообще не провели ни одного соревнования. Летом же 1960 года прошло 2500 водно-моторных встреч, в которых участвовало более 35 тысяч спортсменов.

Соревнования Спартакиады сопровождался подъемом творческой инициативы спортсменов-досафровцев. Достаточно сказать, что в ходе ее уже создано 5560 спортивных команд. На многих предприятиях организованы массовые секции. Например по водно-моторному спорту в Брянском техникумическом институте, на шинном и моторном ярославских заводах, на Тульском радиозаводе, Московском автозаводе имени Лихачева и многих других.

Сейчас в спортивных командах и клубах систематически занимается десятки автомобилистов, мотоспортсменов, автомоделлистов и водномоторников.

Но Спартакиада применительна не только к массовым видам соревнований. Она способствует и росту мастерства спортсменов. Около 20 тысяч автомобилистов, мотоциклистов, водномоторников выполнили разрядные спортивные нормы, 145 человек стали мастерами спорта.

Летом минувшего года среди спортсменов родилась замечательная инициатива — организовать новыми спортивными достижениями открыть счет рекордам Спартакиады. На предприятиях и в колхозах появились свои рекордсмены. Это обострило спортивную борьбу в низовых коллективах, придало ей большой накал.

К решающему этапу Спартакиады спортсмены патристического Общества пришли с большими достижениями. Вместе с тем прошедшие соревнования показали, что далеко не везде она приняла подлинно массовый размах. Есть еще немало районов, где Спартакиада не взяла разбега, где крайне плохо используются возможности для развития моторных видов спорта. В ряде организаций ДОСААФ пытаются найти объективные причины, чтобы оправдать бедственное в проведении соревнований Спартакиады. Именно так обстоит дело в Молдавии, Алтайском крае, в Калужской, Рязанской, Читинской и некоторых других областях. Мало уделяют внимания развитию мотоспорта в Туркмении, Калининской и Вологодской областях. Плохо используются благоприятные условия для развития водно-моторного спорта в Азербайджане, Грузии, Латвии, Эстонии, в Приморском крае и Дагестанской АССР.

Серьезным недостатком проведения Спартакиады зачастую является низкий уровень организации соревнований, слабая квалификация судейских кадров. В ряде районов еще плохо поставлена тренировка спортсменов, особенно в спортивных командах переначных организаций. В результате этого многие спортсмены выходят на соревнования неподготовленными, что плохо отражается на

их спортивных результатах. В оставшиеся месяцы оргкомитеты спартакиад должны приложить все усилия к тому, чтобы устранить эти недостатки и успешно завершить смотр достижений технических видов спорта.

Сейчас Спартакиада вступает в свой заключительный этап. Начались соревнования на первенство городов и районов. Скоро зовутся флаги областных спартакиад. Спортивная борьба за выход в финал обещает быть очень упорной. И только сильнейшие удостоятся права оставить спортивную честь своей республики на завершающих соревнованиях. В состав участников выйдут победители республиканских спартакиад — спортсмены высокой спортивной квалификации (не ниже I разряда). Нелегко путь к финалам. Моторщикам и водномоторникам Российской Федерации, прежде чем выйти на старты республиканских соревнований, предстоит померяться силами в зональных встречах. Мотоспорту зональные соревнования будут проходить во 2-й половине июня. Жители Вологды, Брянска, Махачкалы, Ульяновска, Казани, Уфы, Иркутска и Благовещенска станут свидетелями интересной и напряженной борьбы мотогощников России. Не менее упорные состязания предостоят и в «водно-моторных зонах»: во Владивостоке, Перми, Сталинграде, Выборге и Туле.

1 июля начнутся соревнования на первенство РСФСР. География всероссийских соревнований очень обширна и охватывает 15 городов. Автомобильное ралли пройдет в районе Пятигорска, мотокросс и многодневные мотоциклетные гонки — в Краснодаре, ипподромные гонки — в Ростове, состязания водномоторников — в Туле.

Последние по программе встречи автомобилистов, мотоциклистов и водномоторников завершатся в конце июля текущего года финальными соревнованиями. Самыми первыми открыл финал Спартакиады автомобилисты. В Ужгороде 14 июля будет дан старт автомобильному ралли. Там же через 6 дней начнутся многодневные мотоциклетные соревнования. 22 июля в Уфе вступит в борьбу участники финальных мотогонок по гравейной дорожке, а еще через 3 дня в Москве возымут старт участники решающих встреч по мотокроссу и ипподромным гонкам. Почти одновременно в столице откроются водно-моторные и автомобильные соревнования.

По ходатайству ряда оргкомитетов в Положенном о финалах Спартакиады внесены некоторые изменения. Так, численный состав команд по автомобильному спорту сокращен с 10 до 6 человек. С 6 до 5 спортсменов уменьшен состав мотоциклетной команды по многодневным гонкам. Среди участников сборной по мотокроссу будет не один юноша, а два (в классе 125 и 175 см<sup>3</sup>).

Что станет победителем в финале? Кто получит почетное право называться чемпионом Спартакиады и наденет майку чемпиона страны? Чью гонку украсят золотые медали победителя? Ответить сейчас на эти вопросы трудно. Несомненно только одно — победа сильнейшего — те, кто в совершенстве овладел техническими знаниями и спортивным мастерством.

**Н. ПOKPВCКИЙ,**  
начальник штаба Спартакиады.

**В** советском спортивном движении есть немало замечательных традиций и самая яркая из них — проведение спартакиад.

Крупным событием в спортивной жизни страны является Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта, начавшаяся в июне прошлого года. В течение десяти месяцев на заводах и фабриках, в колхозах и совхозах, в учебных заведениях и учреждениях идут массовые соревнования. Они убедительно говорят о том, что технический спорт приобретает все большую популярность, все большую массовость.

Широкая являющаяся соревнования Спартакиады всколыхнула спортивную жизнь в первичных организациях ДОСААФ, привлекла новые массыelenco Общества к систематическим занятиям техническими видами спорта.

До конца этих крупнейших составных любителей спорта и техники — несколько месяцев. Но уже сейчас сведения, поступающие в штаб Спартакиады, дают основание для первых итогов.

Более 11 миллионов юношей и девушек приняли уже участие в Спартакиаде, и среди них десятки тысяч мотоциклистов, автомобилистов, водномоторников. Большого масштаба достигли соревнования по автомобильному спорту. В первичных организациях проведено 8 тысяч соревнований автомобилистов — в 80 раз больше, чем в Спартакиаде 1958 года.

Со всех концов нашей страны идут радостные вести о росте являющихся автомобилистов. Самые трех тысяч мотоциклистов (преимущественно сельская молодежь) стартовали в звездной эстафете Краснодарского края. Несколько десятков команд оспаривали первенство на Челябинском машиностроительном заводе. Для участия в соревнованиях Спартакиады колхозы Жердевского и Самурского районов Тамбовской области выставили по 12 команд.

В ходе Спартакиады большое развитие получил самый молодой из техни-

# НОВАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ПО АВТОМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ

## ГРУППЫ СОРЕВНОВАНИЙ

Группа соревнований	Автомобиль одного типа, группы, класса по мощности	Число стартовавших спортсменов-разрядников в одной группе, классе автомобилей
---------------------	--	---

I	10	не менее 3 мастеров автомобильного спорта и 5 спортсменов I разряда
II	8	3 мастера автомобильного спорта или 5 спортсменов не ниже I разряда
III	7	3 спортсмена I разряда или 5 спортсменов не ниже II разряда
IV	6	2 спортсмена I разряда или 4 спортсмена не ниже II разряда
V	5	3 спортсмена II разряда или 3 спортсмена не ниже III разряда
VI	3	3 спортсмена, не имеющих разрядов

Примечания: 1. К первой группе относятся только соревнования на первенство СССР, междуармейские соревнования, первенство союзных республик, городов Москвы, Ленинграда и зон.

2. В отдельных случаях, с разрешения Федерации автоспорта СССР, некоторые соревнования с указанным количеством мастеров автомобильного спорта и спортсменов I разряда могут быть отнесены к первой группе.

Президиум Федерации автоспорта СССР утвердил новые разрядные нормы и требования по автомобильному спорту, которые введены в действие с начала 1961 года. В них повышены требования к присвоению звания «Мастер автомобильного спорта», а также первого и второго спортивных разрядов. В то же время, значительно облегчены нормативы третьего и юношеского разрядов. Для получения их достаточно, чтобы модель участвовала в любых официальных соревнованиях за кончика дистанции.

Введение новых разрядных норм будет способствовать более массовому развятиванию автомобильного спорта и повышению спортивного мастерства советских автомобилистов.

## РАЗЯДНЫЕ НОРМЫ И ТРЕБОВАНИЯ

### мужчины и женщины

Звание «Мастер автомобильного спорта» присваивается спортсменам I разряда, набравшим 120 очков в течение двух смежных лет. При этом не менее 60 очков должно быть получено на соревнованиях первой спортивной группы, где моделист должен занять не ниже третьего места. Остальные очки — на соревнованиях иных спортивных групп.

II разряд присваивается спортсменам II разряда, набравшим 70 очков в течение двух смежных лет. При этом не менее 35 очков должно быть получено на соревнованиях, не ниже третьей группы и остальные очки — в соревнованиях не ниже четвертой спортивной группы.

III разряд присваивается спортсменам III разряда, набравшим в течение двух смежных лет 15 очков, из которых не менее 8 очков должно быть получено в соревнованиях не ниже четвертой группы.

IV разряд присваивается спортсменам, модели которых закончили дистанции в любых официальных соревнованиях.

Юношеский разряд присваивается юношам и девушкам, модели которых закончили дистанции в любых официальных соревнованиях.

Для присвоения разряда спортсмену необходимо набрать в течение двух смежных лет, в любых официальных соревнованиях: в автомобильном спорте — 100 очков, спортсмену I разряда — 50 очков, спортсмену II разряда — 12 очков.

Примечание. Два смежных года следует исчислять со дня получения первых очков для данного спортивного разряда.

Для начисления спортивных очков все соревнования распределяются на 6 групп в зависимости от количества участников и их спортивной классификации.

## УСЛОВИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ НОРМ И ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ СПОРТИВНЫХ РАЗЯДОВ

1. Дистанция соревнований для автомобильной модели должна быть не менее: с двигателями внутреннего сгорания — 50 м;

с электрическими двигателями — 250 м;

в резинových двигателями — 50 м.

В гонках радиоуправляемых автомобильных трасс должна иметь длину 100 м, на ней размещается не менее 6 элементов. Колеса должны быть не шире 80 см, а возврата не шире 40 см.

2. Все спортивные разряды присваиваются только последовательно, т. е. при наличии предыдущего разряда.

3. При присвоении разряда со спортсменом списывается количество очков, необходимое для получения данного разряда, оставшиеся очки засчитываются для получения следующего разряда.

4. На всех соревнованиях число мест, по которым начисляются очки, должно быть на 2 меньше, чем число моделей, финишировавших в данном типе, группе, классе.

5. За установление рекордов по автомобильному спорту могут быть начислены очки в следующих случаях: за установление рекордов в отдельных видах автоспорта — 120 очков; за установление рекордов союзных республик, городов Москвы, Ленинграда и союзных республик автономных республик, краев и областей — 25 очков.

6. Если модель, занявшая в соревнованиях первое место, одновременно установила рекорд, то спортсмену начисляются очки один раз, но по высшей норме.

7. Если модель участвовала в нескольких видах соревнований, то спортсмену начисляются очки по каждому виду соревнований, если Полючение им соревнований не предусматривает коллективный зачет за все виды соревнований.

8. Очки спортсменам могут начисляться только за модели, лично ими изготовленные. Собственноручное изготовление модели подтверждается подписью участника.

9. За одну модель очки могут быть начислены только одному спортсмену. За радиоуправляемые модели разрешается начислять очки двум спортсменам в равной степени.

## РАЗЯДНЫЕ НОРМЫ ПО АВТОМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ

Группа соревнований	Очки за показанные результаты по занятым местам											
	Места, занятые моделистами в соревнованиях											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11—15	16—20

### Гонки автомобилей с двигателями внутреннего сгорания

I	100	80	70	60	50	40	30	20	10	7	5	3	2
II	50	40	35	30	25	20	15	10	7	5	3	2	1
III	25	20	17	15	12	10	7	5	3	2	1	—	—
IV	15	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	—	—
V	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	—	—

### Двухминутная гонка и соревнования на регулярность движения

I	50	40	35	30	25	20	15	10	5	4	3	2	1
II	25	20	18	15	13	10	9	5	4	3	2	1	—
III	15	10	9	8	7	5	4	3	2	1	1	—	—
IV	10	7	5	4	4	3	3	2	1	1	—	—	—
V	6	4	4	2	2	2	1	1	1	1	—	—	—

### Гонки автомобилей с электрическими двигателями

I	80	60	50	40	30	20	15	10	8	6	4	2	1
II	60	50	40	35	25	15	10	8	6	4	2	1	—
III	30	25	20	15	10	7	5	4	3	2	1	—	—
IV	20	16	14	12	10	7	5	3	2	1	—	—	—
V	12	10	9	8	6	5	3	2	1	—	—	—	—

### Пятиминутная гонка автомобилей с электрическими двигателями

I	40	30	25	20	15	10	8	5	4	3	2	1	1
II	20	15	13	10	8	6	5	4	3	2	1	—	—
III	20	18	15	13	10	5	4	3	2	1	—	—	—
IV	10	8	7	6	5	4	3	2	1	—	—	—	—
V	6	5	4	3	3	2	1	1	1	—	—	—	—

### Гонки автомобилей с резиновыми двигателями и соревнования на максимальной длине пройденного пути

I	50	45	40	35	30	25	20	15	10	5	3	2	1
II	30	25	20	18	16	14	12	8	6	3	2	1	—
III	15	13	11	9	7	6	5	4	3	2	1	—	—
IV	10	8	6	5	3	3	2	1	1	—	—	—	—
V	8	8	6	5	3	2	1	1	1	—	—	—	—

### Гонки радиоуправляемых моделей (обязательная программа)

I	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10	8	3	6	4
II	70	60	50	40	30	25	20	15	10	5	3	2	1	1
III	40	35	30	25	20	15	10	7	5	4	3	2	1	—
IV	25	20	15	10	8	6	4	3	2	1	1	—	—	—
V	15	13	11	8	6	4	3	2	1	1	—	—	—	—

Примечание. В соревнованиях VI группы очки не начисляются. Всем спортсменам, модели которых закончили дистанцию, присваивается третий или юношеский разряд.

Не устарела ли программа?

# ДА, УСТАРЕЛА, —

ГОВОРЯТ

ЧИТАТЕЛИ

После опубликования в 12 номере журнала «За рулем» статьи инженера Бесально и Гельбурга «Не устарела ли программа?» в редакции поступили десятки писем от преподавателей автомоторуководства ДОСААФ, работников автоклубов, от многих шоферов-профессионалов. Во всех этих письмах содержится одобрение основного положения статьи о том, что программу пора пересмотреть. Читатели вносят много ценных предложений, направленных на дальнейшее улучшение подготовки и переподготовки водительских кадров. Нинке публикуется часть этих писем.

## СИСТЕМУ ТРЕХ КЛАССОВ НАДО ОСТАВИТЬ

Мне кажется, что изменять систему присвоения классности нет никакой необходимости. Гораздо важнее найти пути для того, чтобы присвоение каждого очередного класса не становилось пустой формальностью. Можно привести сравнение с присвоением спортивных разрядов. Спортсмен добивается каждого разряда на соревнованиях, выполняя нормы по данному виду спорта. Присвоение же разрядов шофера, основная работа которого — вождение автомобиля, происходит без всякого учета его умения управлять машинами различных марок в сложных условиях. Вот и получается, что шофер III класса, имеющий среднее образование и стаж 2—3 года работы, иногда грамотнее подходит к вопросам эксплуатации автомобиля, лучше управляет им, чем шофер I класса.

Я считаю, что было бы неплохо на курсах по повышению классности, кроме теории, проходить вождение автомобилей нескольких марок, в том числе, тяжелых дизелей и специальных легковых автомобилей.

И еще одно предложение. Не надо забывать о шоферах-любителях. Они ведь тоже хотят повышать свое мастерство. На мой взгляд, было бы полезно, если бы шоферы-любители через определенное время получали бы право сдавать экзамен на звание водителя-профессионала.

**Б. ЖЕНИЛОВ,**  
инструктор учебной езды.

Ярославль.

## ЛУЧШЕ УЧИТЬ ВОЖДЕНИЮ

Практика показала, что лица, окончившие автошколы, приходят в хозяйство зачастую с недостаточными навыками вождения автомобиля. Нередко при первых же попытках самостоятельной работы они забывают автомобиль, совер-

шают неезды и т. д. Поэтому, на мой взгляд, в будущей программе подготовки шофера-профессионала особое внимание следует уделить вопросам маневрирования, въезда в ворота и въезда из них, подачи автомобиля задним ходом и т. д. Обязательно надо ввести вождение автомобилей с прицепами, так как иначе, как правило, не обращают внимания.

На мой взгляд, категорию шоферов II класса следует оставить. Дело в том, что к этой категории относится большое количество водителей, и она, таким образом, является как бы переходной к вершинам водительского мастерства. Следует только в программе подготовки шоферов II класса предусмотреть более глубокое теоретическое изучение автомобиля, вопросов технического обслуживания и эксплуатации. Программу же подготовки шоферов I класса надо составить, опираясь на практику омыт работ новаторов, передовиков производства, членов бригад Коммунистического труда.

**И. СТАРОБАКИН,**  
начальник 2-го грузового автохозяйства.

Томск.

## УСИЛИТЬ ПРАКТИЧЕСКУЮ ПОДГОТОВКУ ШОФЕРОВ

Полностью согласен с авторами статьи «Не устарела ли программа?». При обучении водителей и повышении их мастерства, на наш взгляд, следует ввести две категории: шофер-профессионал и шофер I класса. Эти категории должны присваиваться следующим образом. Шофер-профессионал получает квалификацию в результате обучения в автомоторуководства ДОСААФ, учебных комбинатах или на курсах. После трех-пятнадцатилетней практической работы и при наличии образования не ниже 10 классов по рекомендации руководителей своего предприятия и профсоюзной организации он

может быть принят на курсы подготовки шофера I класса.

Что касается пересмотра программы обучения будущих шоферов, то в ней, на наш взгляд, необходимо предусмотреть значительно большую практическую подготовку. Для этого надо увеличить количество часов на работы по разборке и сборке двигателя, систем питания, зажигания и других агрегатов.

**П. ЛУНЬЯНЦЕВ,**  
преподаватель машиноведения и автодела.

Слуцк.

## СУЗИТЬ ОБЛАСТЬ ПОЗНАНИЯ

При повышении квалификации шофера на I класс надо готовить водителей по двум специальностям: шофер-дизелист и шофер по бензиновым автомобилям. Это даст возможность более детально изучить материальную часть, эксплуатацию и особенности ухода каждого типа автомобилей. В дальнейшем водители I класса должны специализироваться или в области эксплуатации дизельных, или бензиновых двигателей.

**Ю. МАЛОФЕЕВ,**  
шофер-экскаваторщик.

Лодейное поле.

## ГЛУБЖЕ ИЗУЧАТЬ УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ

Современная техника становится все сложнее и сложнее. Но при этом, что греха таить, с обслуживанием автомобилей в пути у нас пока еще не все ладно. И часто бывает так, что водитель, недостаточно изучивший свой автомобиль, из-за незначительной поломки часами простаивает в пути. Этого, по моему мнению, можно было бы избежать, если бы при подготовке шоферов-профессионалов больше внимания уделялось устройству автомобиля, уходу за ним, устранению различных технических неисправностей. Вождение автомобиля освоить несложно. А вот устройство требует глубокой теоретической подготовки.

**Н. ИВАНОВ,**  
слесарь.

## УНИВЕРСАЛИЗАЦИЯ, А НЕ СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ

Я не совсем согласен с авторами статьи, которые утверждают, что настало время специализировать водителей по типам автомобилей, ссылаясь на то, что из-за сложности техники современный водитель не в состоянии быть одновременно механиком, электриком, слесарем и т. п. На мой взгляд, авторы забывают о том большом резерве, который появился у нас после опубликования закона об укреплении связи школы с жизнью. В самом деле, выпускник средней школы с производственным обучением умеет теперь читать чертежи, пользоваться технической литературой, знает электротехнику и т. д. А это значит, что и все вопросы эксплуатации автомобиля освоить ему будет несложно.

**Н. ОЛЕЙНИК.**

Пюшкар-Ола.



# СПОРТ ИЛИ НЕ СПОРТ?

Под таким заголовком в № 1 нашего журнала была опубликована статья Б. Кузнецова, открывшая дискуссию вокруг вопроса об автомобильных кроссах. Ниже публикуем первые отклики на статью, поступившие в редакцию.

## ДУХУ МНЕНИЯ БЫТЬ НЕ МОЖЕТ

Можно ли допустить, чтобы новые автомобили после 100 км пробега отправлялись в капитальный или восстановительный ремонт? Нет, нельзя. Но ужь, к таким печальным последствием привели автомобильные кроссы, проводившиеся в окрестностях Ленинграда четыре года назад.

Как сотрудник ГАИ и был тогда на трассе, наблюдал за порядком. И невольно стал свидетелем этого «погобаша». Мне, старшему по мобильности, было очень жаль поломанных грузовых автомобилей. Если пользоваться терминологией автора, то можно сказать, что они действительно «костями легли на поле браны». Иные резкие гоночники ломали пологим рамом, отрывали переднее и задние мосты, уродовали кузовы и кабины.

Бригады, присутствовавшие на кроссе, несмело не-

стно отыпались об устроителях соревнований. Всем было неприятно смотреть, как увечат народное имущество. Во время Великой Отечественной войны мы очень старались сохранить технику, в том числе и автомобили. Если бы ломали так, как на кроссах, то вряд ли удавалось бы выполнять задания командования. Ни для кого не секрет, что наши ивавшие виды газики и ЗИСы водили до войны, побывали у многих столиц Европы.

Так разве могут автомобильные кроссы иметь военно-прикладное значение? Нет, конечно. Автомобильный спорт должен развиваться на базе спортивных автомобилей, а не миски на этот счет быть не может.

**Б. ИВАНОВ,**  
майор милиции, старший инспектор Госавтоинспекции Ленинграда.

## В ЗАЩИТУ КРОССА

Автомобильный кросс надо проводить обязательно. Он очень полезен для водителей, особенно тех, кто много приходится работать в сложных дорожных условиях, в частности, на выюне зерна. В подтверждение своей мысли приведу пример. Поздней осенью 1959 года я со своим товарищем Н. Сорочевым ехал на автомобиле ГАЗ-51 из Купинского района в Новоосиорск. У села Волочко-Зуринск столбовая колония грузовых автомобилей. Шоферы нам объяснили, что здесь без трактора не проехать. Мы, имеющие опыт участия в кроссах, внимательно осмотрели дорогу и убедились, что это не так. Затем отехали назад и с рангаона просочили «непроходимый» участок. За нами двинулись водители колонны, но преодолеть препятствие смогли не все; неподъемным шофером они оказались не под силу. Истатья гласит, их ударила и скорость 30—40 км/час, которую мы держали на такой дороге.

Убежден, что, если бы в Сибири больше проводилось кроссов, — грузовых, пассажирских, межобластных — перевозки зерна проходили бы успешней. К сожалению,

они не веде в почете. После же опубликования статьи «Спорт или не спорт?» нам стали небрежно относиться руководители многих автохозяйств Новосибирска. И не потому, что их убедила статья. Они рассуждают примерно так: раз редакция журнали «рулем», мы не одобряем кроссы, значит они не нужны. Довод Б. Кузнецова, будто кроссы называют «жизнь» машин, не убедительный. Автомобили, если везут их умело и аккуратно, вполне пригодны после соревнований и эксплуатации. Опыт-таки сошлось на случай из своей практики.

В прошлом году в Риге нашла команда СКА СибВО заняла первое место на первенстве Вооруженных сил СССР по автомобильному кроссу. Ее включили в сборную армейского командного состава моторол на 18 автомобилей направилась на всеобщее соревнование в Горный. За 20 часов они прошли 1600 км, т. е. среднюю скорость была 80 км/час. А ведь все эти автомобили только что участвовали в кроссе.

**М. БОРОДИН,**  
спортсмен I разряда, гвардией старшина.

## ПРАВИЛЬНАЯ ПОСЫЛКА И НЕВЕРНЫЙ ВЫВОД

Вопрос, поднятый в статье «Спорт или не спорт?», несомненно шире, чем вопрос о том, проводить ли кроссы на грузовых автомобилях. По сути дела автор касается проблемы «чистого» спорта.

Тов. Кузнецов прав, когда указывает, что нельзя относить к спорту соревнования на так называемых эксплуатационных машинах, управляемых шоферами-профессионалами, не имеющими никакой общеспортивной подготовки. Такие состязания ничем не отличаются, скажем, от соревнований на скорости передачи телеграмм или кидают киртчей, и если уж проводить их, то не в рамках спортивных мероприятий.

Однако, вывод автора «...автомобильный спорт должен развиваться на базе спортивного автомобилестроения» глубоко ошибочен. Даже если бы у нас серийно выпускались спортивные автомобили, исключение из спорта соревнований на обычных машинах лишило бы его массовости. Иными словами, это — линия на равнине «чистого», а по существу, профессионального спорта.

Не прав В. Кузнецов, когда, обосновывая свои доводы, говорит, будто бы водомоторники соревнуются только на скутерах в отечественную и в международную классификацию мотосудов, наряду с классами скутеров и глассеров включены мотолодки и латера.

Соревнования по моторным видам спорта, проводимые на специальных спортивных гоночных средствах, не должны противопоставляться состязаниям на серийных автомобилях, мотоциклах, судах.

Нужно развивать, поощрять массовые виды моторного спорта, а не отводить им временную роль. Основой же их развития могут быть лишь серийные машины.

**Ю. ЕМЕЛЬЯНОВ,**  
судья Всесоюзной категории,  
председатель Федерации водномоторного спорта СССР.

Москва.

## НА ГАЗ-51

Аргументация автора статьи «Спорт или не спорт?» не убедительна. С его точкой зрения нельзя согласиться.

По моему мнению, кросс, проводимый на грузовых автомобилях, позволяет всесторонне проверить боевые качества спортсмена. Конечно, надо подходить к нему разумно. Вряд ли придет кому-нибудь в голову организовать соревнования на тяжелых машинах типа ЯАЗ-210 или МАЗ-525. Но, скажем, на ГАЗ-51 проводить кросс можно и полезно. Что же касается популяризации автомобильного спорта, то в этом отношении грузовик может дать не меньше, чем гоночная машина. То, что автомобили отрываются от своей непосредственной работы,

конечно, нехорошо. Но в крупных автохозяйствах, а их теперь больше, нежели мелких, это незначительно скажется на выпуске автомобилей на линию. Зато участие даже нескольких спортсменов в соревнованиях очень важно для колхозника.

Нужно развивать этот вид автомобильного спорта, организовать его так, чтобы на составление не попадали случайные люди. Что же касается различных соревнований на гоночных машинах, нартак, то они должны идти своим чередом. Одним словом, я — за кросс на ГАЗ-51 и ему подобных автомобилей.

**М. СТРЕЛЬЧИК.**

Москва.

## РЕПЛИКА Б. КУЗНЕЦОВУ

Я подерживаю основные положения статьи «Спорт или не спорт?». Но не могу согласиться с автором, когда он говорит, что нельзя допускать грузовые автомобили вообще к соревнованиям.

На мой взгляд, нужно проводить состязания на грузовых автомобилях по фигурной езде на экономном топливе, на точности выполнения правил движения и т. д.

Такие соревнования не олицетворяют вредного влияния на автомобили и не принесут ущерба автохозяйствам.

**И. ЕМЕЛЬЯНОВ,**  
шофер.

Наши дискуссии

# Классификация по автомо

## РАЗРЯДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Мужчины и женщины  
**Мастер спорта** — набрать 100 очков в соревнованиях I и II групп, из них не менее 50 очков по I группе.

**I разряд** — набрать 50 очков, из них 25 очков в соревнованиях I и II групп, остальные не ниже III группы.

**II разряд** — набрать 15 очков, из них 8 очков в соревнованиях не ниже IV группы.

**III разряд** — набрать 2 очка на любых официальных соревнованиях.

Для подтверждения разряда — набрать в течение двух календарных лет в любых официальных соревнованиях:

- мастер спорта — 80 очков;
- I разряд — 40 очков;
- II разряд — 12 очков.

## УСЛОВИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РАЗРЯДНЫХ НОРМ

1. Спортивный разряд присваивается спортсменам по сумме очков, набранных в соревнованиях в течение года (считая с даты участия в первом зачетном соревновании).

2. Все спортивные разряды присваиваются только последовательно, т. е. при наличии предыдущего спортивного разряда.

3. На всех соревнованиях число мест, по которым начисляются очки, должно быть не два меньше, чем число стартовавших автомобилей в данном классе.

4. В соревнованиях на дистанцию свыше 500 км могут участвовать два водителя на равных правах. Очки для присвоения разрядов в этом случае начисляются обоим водителям в одинаковом количестве.

5. В соревнованиях по фигурному вождению очки могут быть начислены за выполнение норматива только при условии, если в составе судейской коллегии было не менее двух судей I категории.

6. Для начисления очков на полученные разряды все соревнования распределяются на пять групп в зависимости от количества участников соответствующей спортивной квалификации.

7. После получения очередного разряда начисление очков начинается заново (со следующего соревнования).

\* К I группе относятся только соревнования на первенство СССР, а также международные, всесоюзные и республиканские соревнования, утвержденные Федерацией автоспорта СССР. Другие соревнования с этим составом стартовавших относятся ко II группе.

\*\* При определении группы соревнований, в которых участвуют на равных правах два водителя в составе одного экипажа, учитывается один из них, имеющий более высокое спортивное звание.

Группы соревнований	Автомобилей одного класса, одной группы или формулы (не менее)	Число стартовавших спортсменов-разрядников в одном классе или группе автомобилей (не менее) **
I*	12	4 мастера спорта или 8 спортсменов I разряда.
II	10	2 мастера спорта или 6 спортсменов не ниже I разряда.
III	8	3 спортсмена I разряда или 6 спортсменов не ниже II разряда.
IV	8	3 спортсмена II разряда или 6 спортсменов не ниже III разряда.
V	6	6 спортсменов.

## ТАБЛИЦА НАЧИСЛЕНИЯ ОЧКОВ ПО ВИДАМ СОРЕВНОВАНИЙ

### I. Шосейно-кольцевые гонки на спортивных и гоночных автомобилях

Группы соревнований	Очки за показанные результаты по занятым местам											Дистанция не менее (в км) *			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11—15	16—20	спортивные	гоночные	
I	100	80	70	60	50	40	30	20	10	5	3	2	1	300	100
II	50	40	35	30	25	20	15	10	5	3	2	1	1	200	75
III	25	20	17	15	12	10	7	5	3	2	1	1	—	100	50
IV	15	10	8	7	6	5	3	2	1	1	—	—	—	75	40

### II. Шосейно-линейные гонки на спортивных и гоночных автомобилях

Группы соревнований	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	15	20	спортивные	гоночные
I	80	60	50	40	30	20	15	10	5	3	2	1	—	500	200
II	40	30	25	20	15	10	7	5	3	2	1	—	—	200	100
III	20	15	12	10	7	5	3	2	1	1	—	—	—	100	50
IV	10	7	6	5	3	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—

\* Для отдельных трасс небольшой протяженности (2—4 км) с большим числом сложных поворотов, на которых сильно изнашиваются шины, дистанция по специальному решению Федерации автоспорта СССР может быть уменьшена, но не более чем на 50%.

## III. Однодневные и многодневные соревнования (ралли)

Группы соревнований	Всем законченным соревнованиям независимо от очков, начисляемых за занятые места				Очки за показанные результаты по занятым местам										Время чистого движения не менее (в час)			
	без штрафных очков за дорожные соревнования		с числом штрафных очков не более:		1	2	3	4	5	6	7	8	9	*10		11	15	20
	10	20	40															
<b>Однодневные</b>																		
III	6	3	—	—	10	8	6	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	4	2	—	—	6	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	2	1	—	—	6	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Двухдневные</b>																		
II	10	5	3	—	20	15	12	10	8	6	5	4	3	2	1	—	—	—
III	8	4	—	—	15	12	10	8	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—
IV	6	3	—	—	10	8	6	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—
V	4	2	—	—	8	6	4	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Трёхдневные</b>																		
I	20	8	5	—	50	40	35	30	25	20	15	10	5	3	2	1	—	—
II	15	6	4	—	40	30	25	20	15	10	7	5	2	1	—	—	—	—
III	12	4	—	—	30	20	15	10	7	5	3	2	1	—	—	—	—	—
IV	10	4	2	—	15	10	8	6	4	3	2	1	—	—	—	—	—	—
V	8	3	1	—	12	10	8	6	4	3	2	1	—	—	—	—	—	—
<b>Многодневные (4—5 дней)</b>																		
I	30	15	8	4	60	50	40	30	25	15	10	8	5	4	3	2	1	—
II	20	10	6	3	50	40	30	20	15	10	7	5	3	2	1	—	—	—
III	15	8	4	2	40	30	20	15	10	8	5	4	3	2	1	—	—	—

## IV. Кроссы

Группы соревнования	Очки за показанные результаты по занятым местам										Дистанция не менее (в км)	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
I	100	80	70	60	50	40	30	20	10	5	3	100
II	50	40	35	30	25	20	15	10	5	3	2	80
III	25	20	17	15	12	10	8	5	3	2	1	60
IV	15	10	8	7	6	5	4	3	2	1	1	40
V	10	6	5	4	3	2	1	1	1	1	1	30

Примечания к разделам III и IV: I. Зимой время движения и дистанция могут быть уменьшены, но не более, чем на 10%.

2. В соревнованиях с командным зачетом, в которых разрешена взаимопомощь внутри команды, спортсменам, занявшим дистанцию, начисляется 50% очков от предусмотренных в таблицах соревнований.

## V. Установление всесоюзных рекордов (независимо от класса автомобиля и дистанции)

Начисление очков за:			
установление рекорда	результат по времени к рекорду СССР или исходному нормативу (в %)		
	105	110	115
100	80	60	45

## VI. Соревнования по фигурному вождению

Группы соревнования	Очки за показанные результаты по занятым местам				
	1	2	3	4	5
III	8	6	5	4	3
IV	5	4	3	2	—
V	4	3	2	—	—

## VI. Соревнования на экономно топлива

Группы соревнования	Очки за показанные результаты по занятым местам										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
III	10	8	6	5	4	3	2	2	2	2	2
IV	6	4	3	2	2	2	1	1	1	1	1
V	4	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1

Примечание. К III группе относятся только соревнования на первенство СССР или союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, первенство ЦС ДСО и ведомств.

Примечания к разделу VII: I. К III группе относятся только соревнования на первенство СССР или союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, ЦС ДСО и ведомств.

2. Указанное количество очков начисляется только участникам, выполнившим установленный норматив и занявшим места с 1-го по 5-е.

Остальные участники, выполнившие норматив, получают 2 очка независимо от занятого места. Программы и условия выполнения нормативов утверждаются Федерацией автоспорта СССР на канье 2 года.

**НАШ КОММЕНТАРИИ**

## ТРЕБОВАНИЯ ПОВЫСИЛИСЬ

Новая спортивная классификация вступила в действие. Этот документ полностью отвечает требованиям дальнейшего роста массовости автомобильного спорта и повышения мастерства спортсменов. Превосходство же над старой классификацией очевидно.

Для роста массовости очень важно, чтобы III разряд был легко доступным для всех, кто желает совершенствоваться в вождении автомобиля. Нет сомнений, что два очка, дающих право стать третьеразрядником, может получить любой автомобилист, уверенно управляющий автомобилем. Для этого достаточно успешно выступить в официальном соревновании, например, на мастерство фигурного вождения.

Всего 15 очков нужно набрать спортсмену III разряда для перехода во II разряд. Добиться этого тоже не столь уж трудно. Было бы, как говорится, желание.

Стремление не создавать излишних трудностей новичкам, а наоборот, облегчить им вступление в спорт (путем некоторого расширения рамок таблицы начисления очков за результаты в наиболее массовых видах соревнований) нужно только приветствовать.

Совсем с другой меркой следует подходить к спортсменам, претендующим на I разряд и тем более на звание мастера спорта СССР. Здесь уже мало

иметь только желание, необходимых определенных способности, а главное, упорный труд. Чтобы так высоко подняться в спорте, необходимо проявить не только высокое мастерство управления автомобилем, но и сочетать это с умением тактически правильно вести соревнование, быть хорошо подготовленным физически, показывать образец морали и этики советского спортсмена.

Определяет, обладает ли спортсмен всеми этими качествами, можно лишь путем сравнения их с качествами сильнейших гоночников страны при всех прочих равных условиях.

Старая классификация не ставила такой задачи. Ведь норму мастера спорта можно было выполнить, ни разу не приняв участия в соревнованиях I группы. Вот почему среди получивших это высокое звание в последние 2—3 года есть, и сомнению, спортсмены, мастераство которых, мягко говоря, оставляет желать лучшего. В этом было легко убедиться, наблюдая за ними, когда они попадали на всесоюзные соревнования. Вот почему спортивная общественность требовала установить более жесткие нормы для получения I разряда и звания мастера спорта.

Это желание учтено в новой классификации. Прежде всего, ограничен один годом срок, в течение которого спортсмен должен набрать сумму очков, необходимых для получения им сле-

дующего разряда. Отменен переходящий остаток очков, т. е. после присвоения очередного разряда начисление их начинается от нуля со следующего соревнования. Кроме того, установлено, что спортсмен, претендующий на звание мастера спорта, должен набрать 50 очков набрав в соревнованиях первой группы.

Могут спросить не слишком ли жестки требования? В ответ на такой вопрос приведу далеко не полный перечень фамилий тех, кто стал мастером спорта в 1959 и 1960 годах, выполнив норматив при соблюдении 3 приведенных выше условий (хотя тогда они и не были обязательными). Это — А. Карамышев и А. Бушманис (Рига, ДОСААФ), А. Тышке и А. Саврин (Таллин, ДОСААФ), А. Бренцис и В. Егоров (Москва, ДОСААФ), В. Шавелов (Москва, труд), Д. Сколов (Ташкент, ДОСААФ). Так что спортсменом, действительно подготовленным к переходу в следующий высший спортивный разряд, нормативы новой классификации вполне по плечу.

Нужно будет только чаще выступать в соревнованиях, число которых, кстати сказать, с каждым годом увеличивается.

Новая классификация предусматривает общее сокращение дистанции шоссейно-кольцевых гонок и разницу в этом отношении для спортивных и гоночных автомобилей. Теперь еще больше необходимо проводить гонки на коротких



## НА ФИНИШЕ ЛЕДЯНЫХ ГОНОК

Р. БОГДАНОВ,  
чемпион СССР по гонкам на ледяной дорожке

замкнутых трассах со сложным профилем, что приведет к повышению мастерства гонщиков, не говоря уже о значительном увеличении интереса зрителей и вытекающих отсюда возможностей организации соревнований на основе самооплачиваемости.

Переход от заданного километража к заданному времени движения в часах при определении группы в ралли также положительно скажется на выборе дистанций. Начальники их, освобожденные от «погоня за километрами», смогут устраивать больше дополнительных соревнований и не бояться включать в состав трасс, например, горные дороги, не позволяющие двигаться на больших скоростях, но зато необходимые для совершенствования мастерства спортсменов.

Шагом вперед является, безусловно, введение классификации для участников командных соревнований, в которых несколько экипажей от старта до финиша единым коллективом борются за победу.

Особое значение командные ралли и кроссы приобретают, когда стремятся сделать их круглогодичными видами спорта. В самом деле, зимой в снежных районах порой могут возникнуть трудности, преодолеть которые одному экипажу не под силу, но с которыми легко может справиться команда. К тому же такой принцип организации соревнований помогает обеспечить безопасность их участников.

Наконец, несколько слов о соревнованиях по фигурному вождению или, как их теперь часто называют, на мастерство вождения в искусственно ограниченных проездах.

Нужно ожидать, что на дальнейшее развитие этого полезного для всех автомобилистов вида спорта положительно скажется возможность проводить соревнования по третьей группе. Важно и то, что Федерация автоспорта СССР предоставляет теперь право пересматривать условия и программу этих соревнований, вносить в них все лучшее, что подсказывают опыт и мастерство спортсменов.

Правильно ли, что теперь прекращено начисление классификационных очков механикам автомобилей? Большинство считает это решение правильным. Те, кто с этим не согласен, беспокоятся о том, что уменьшится прирост разрядников. Но разве нужно ради этого продолжать порочную практику увеличения рядов спортсменов-автомобилистов за счет механиков, которым во время гонок и за руль-то браться строго-настроено запрещено.

Не исключено, что опыт вскоре подскажет необходимость каких-либо изменений в новой классификации. Известны случаи в прошлом, когда отдельные положения удавалось уточнить или подправить еще в период действия классификации. Вот почему спортсменам, тренерам, судьям — всем, кому близок автомобильный спорт, — надо внимательно наблюдать за тем, какое влияние она оказывает на развитие массовости и рост мастерства спортсменов, и сообщать свои замечания и пожелания Федерации автоспорта.

Ю. ГОФМАН,  
главный тренер по автоспорту  
ЦАМК СССР.

Мне довелось участвовать во всех первенствах страны РСФСР по гонкам на льду, начиная с 1958 года, т. е. со времени, когда эти состязания были включены в календари. Ледяные гонки развивались стремительно. Мотоциклы со стальными шпалами на колесах пробивали себе дорогу на стадионы многих городов. И все же у нас, спортсменов, специализировавшихся в этом виде соревнований, не было удовлетворения. Несмотря на растущую популярность, гонки на льду пребывали в числе второразрядных. Первенства носили полуофициальный характер.

1961 год принес, наконец, то, чего так настойчиво добивалась наша спортивная общественность. Гонки на льду уравнили в правах с другими видами мотоспорта. Чемпионам впервые вручили большие золотые медали. Но не менее, а может быть, более важно, что все соревнования были проведены по определенной системе, позволившей впервые в мотоспорте тысячи мотоциклистов.

Раньше первенство страны разыгрывалось между гонщиками, сравнительно небольшой группы. В этом году оно явилось заключительным этапом большого количества соревнований, проведенных по единому положению и общим правилам. Особенно показательна в этом отношении Российская Федерация. Здесь состоялись первенства городов, затем областей и, наконец, первенства зон, где были отобраны кандидаты для финальных соревнований в Уфе. Сюда съехались действительно сильнейшие гонщики Федерации (один из мастеров спорта было более 30). Командная победа отошла за коллективом Свердловской зоны, в состав которой входили уфимцы.

В январе — феврале прошли первенства Белоруссии, Украины, Москвы и Ленинграда. Одной из любительных особенностей соревнований этого сезона было проведение открытых первенств, в результате которых, например, ленинградец А. Зимин стал чемпионом Белоруссии. Трудно переоценить значение таких встреч для роста мастерства, обмена спортивно-техническим опытом.

Чемпионат страны также проходил в Уфе — признанном центре ледяного и гравевого мотоспорта. Гонщики продемонстрировали высокое искусство езды. Пожалуй, единственным недостатком сезона явилось отсутствие международных соревнований. Наши гонщики были настроены по-боевому. И мне кажется, победители прошлого года «Кубка дружбы», шведы Кнутссон и Андерсен, в этом году имели бы очень малые шансы попасть в первую тройку.

Мотогонки на льду чем-то напоминают бег спринтера. Завезд длится секунды. За это короткое время надо мобилизовать все умение, весь опыт, накопленный в процессе длительных тренировок, иными словами, «выложиться» до конца. Здесь почти нельзя ошибаться, потому что времени для исправления

ошибок нет. Только высокая техника езды в сочетании с тактической гибкостью может обеспечить успех. Первенство страны дело в этом отношении богатый материал для спортсменов и тренеров, выявляло наличие разных стилей и различной тактики.

По всем показателям гонщиком № 1 на льду является сейчас уфимский мастер Б. Самородов. Две золотые медали, завоеванные им в классах 350 и 500 см<sup>3</sup> — лучшее тому доказательство. Чем же характеризуется мастерство даундротного чемпиона? Самородов избегает рискованной борьбы и добивается успеха за счет высокой техники. Обладая отличным стартом, он стремится сразу же вырваться вперед, но не для того, чтобы захватить инициативу, а чтобы иметь возможность беспрепятственно пройти вираж по средней линии. Здесь можно развить очень высокую скорость, не рискуя упасть, и таким образом, еще больше увеличить отрыв. Радио-номер удавалось обойти Самородову. Только дважды он уступил победу в заездах.

По-иному ведет гонку московский мастер А. Егоров (третье место, класс 350 см<sup>3</sup>). Он не стремится занять какую-то определенную линию на дорожке. Его оружием является умение подобрать ключ к каждому гонщику, найти лазейку для обгона в любых, казалось бы, самых безнадёжных ситуациях.

Так же умело и разносторонне действует в сложной обстановке Ф. Шаинуров (3-е место, класс 500 см<sup>3</sup>). Он часто выходит победителем в острой борьбе, но уфимцу не хватает хладнокровия и выдержки. Его столпником в Л. Дроздько стоило ему очень важных очков.

На протяжении всего сезона лично я придерживался тактики «малой дорожки», то есть старался проходить виражи по минимальному радиусу. Такая техника езды, конечно, требует большой тренировки, умения правильно выбрать момент для резкого наклона мотоцикла, но в то же время она очень эффективна. Мне удалось победить в трех заездах серпуховчанина В. Землянова и завоевать золотую медаль в классе 175 см<sup>3</sup>. Прогрессирующий от состязания к состязанию В. Землянов выступал на мощном мотоцикле ЦКЭБ, но мне не удалось преодолеть вираж по малому радиусу лишь из-за его преимуществ.

Превосходство малого радиуса стало очевидно для большинства гонщиков. Многие ведущие ледовики, в том числе С. Старых и Е. Константинов, также стремятся теперь идти по малой дорожке. К слову сказать, оба эти спортсмена (они заняли вторые места в классах 350 и 500 см<sup>3</sup>), хорошо освоившие технику езды, грешат прямойлинейной тактикой, однообразными поворотами.

Прошедшие гонки на ледяной дорожке показали, что спортсмены ищут новые пути в совершенствовании мастерства. Отличным гонщиком в классе



Победители первенства страны по мотоциклам на льду совершили традиционный круг почёта на автомобиле. За рулем дважды чемпион СССР В. Самородов.

Фото Л. РЕЙСФЕЛЬДА.

175 см<sup>3</sup> зарекомендовал себя Н. Васильев из Новосибирска, ставший чемпионом РСФСР и выигравший первый этап первенства страны. К сожалению, из-за беспорядка в парке, где находились мотоциклы, он лишился возможности успешно завершить борьбу. Хорошо выступили курянин В. Шушманов, елецкие Ю. Рандла, занявший третье место, уфимец Г. Кадиров. Новые имена увидели мы и в классе 350 см<sup>3</sup>.

Тревогу вызывает лишь положение в самом перспективном (международном) классе 500 см<sup>3</sup>, где выступают в основном уфимцы. Я несколько не хочу умалить их успехи, но разве можно считать нормальным, что в Новосибирске, Свердловске, Иркутске, Хабаровске, где спортсменов в десять раз больше, чем в Уфе, нет ни одной машины этого класса. При дальнейшем распределении мотоциклов этот недостаток необходимо устранить.

Большой интерес представляет мотоциклетная техника, показанная на соревнованиях. Она свидетельствует о плодотворных творческих поисках наших спортсменов.

Наиболее разнообразную технику мы увидели в легкой кубатуре. Как я уже писал, самая мощная машина (22—23 л. с.), спроектированная в ЦКЭВ мотоциклостроения конструктором Б. Кармановым, была у В. Землянова. Недостаток ее является большой вес (80 кг против 65 у «Ковровца»). Несколько гонок выстало на перспективных мотоциклах с золотниковым двухтактным двигателем: ленинградец А. Зимин — на МЛ-125, белорусский гонщик В. Клязо — на опытной машине минского завода, В. Католин — на мотоцикле конструкции В. Костина и Н. Михайлова, которая вызвала наибольший интерес у участников. Двум механикам удалось создать современный двигатель (рис. 1) — надежный, мощный с плавной характеристикой. Показательно, что все три названные мотоцикла, входя в класс 125 см<sup>3</sup>, тем не менее стартовали в классе до 175 см<sup>3</sup>. К сожалению, недостаточный опыт гонщиков не позволил выявить возможности этих мотоциклов.

Основная масса участников в классе 175 см<sup>3</sup> выступала на «Ковровцах». Разница в мощности двигателей была здесь минимальной. Поэтому на результаты, наряду с мастерством спортсменов, большое влияние оказывала конструкция ходовой части и характер шиповки.

Рис. 1. На машине мастера спорта В. Католина был установлен двигатель с золотниковым газораспределением.



Как показали заезды, ходовая часть К-125 вполне пригодна для гонок на льду. Укорачивание рамы, более низкое расположение двигателя, уменьшение угла выноса вилки ничего, кроме вреда, не приносит. Однако руль должен быть обязательно вынесен вперед и значительно опущен вниз для большей загрузки переднего колеса.

Полностью оправдали себя резьбовые шипы (см. № 4 журнала «За рулем» за 1960 год) с диаметром 7 мм (выступающая часть их 24—26 мм). Для шипов гонщики применяли различные марки

ностью до 35 л. с. Но высокая ходовая часть, неправильный подбор давления в шинах не позволили ему занять место в первой пятёрке.

В классе 500 см<sup>3</sup> все гонщики выступали на двигателях ЭСО. Моторы работали на металле. Основной жиплер — 290—310. Оперение зажигания составляло 42—43°, а степень сжатия была 14—16. Показательно, что сходы по причине неисправности двигателя были редкостью, и в этом большая заслуга наших механиков и гонщиков.

Обосо надо сказать о шиповке тяже-



Рис. 2. Так шипует колесо мастер спорта Николай Чернов.



Рис. 3. Отлично зарекомендовала себя гидравлическая вилка с доводочным жестким буфером на мотоцикле мастера спорта С. Нератова.



Рис. 4. Рама конструкции заслуженного мастера спорта В. Кариева.



Рис. 5. Мотоцикл, на котором выступал мастер спорта Г. Пешлаков.

стали, но не ниже чем ст-45. Рисунок шиповки переднего и заднего колес одинаков и очень напоминает изображенную на рис. 2 шиповку мотоцикла класса 500 см<sup>3</sup>. Один ряд — виражный, другой — стартовый, расстояние между шайбами в виражном ряду 25—30 мм, в стартовом — 40—60 мм. По мнению большинства тренеров и гонщиков, ранее применявшиеся шипы Заревского свой век отжили.

В классе 350 см<sup>3</sup> были представлены машины двух марок — ЭСО-350, созданные на базе гаревых ЭСО-500, и ИЖИ. Мощный мотор и легкая ходовая часть давали преимущество гонщикам, выступавшим на ЭСО. Даже такие сильно истоспорченные, как Ю. Дудорин и В. Ильинский, стартовавшие на ИЖах, не могли претендовать на классное место. Исключение составил Б. Агапитов. Его ИЖ был снабжен экспериментальным трехцилиндровым двигателем мощ-

ных мотоциклов. Резьбовые шипы типа шведских, которые дали несомненное преимущество «Ковровцам», здесь, на мой взгляд, себя не оправдали. Не случайно, все три призера первенства — Б. Самородов, Е. Константинов, Ф. Шаймуров отказались от резьбовых шипов и вернулись к клепаным. Я вовсе не отрицаю ряда преимуществ шипов типа шведских, но прежде чем их рекомендовать, нужна серьезная экспериментальная проверка.

Наиболее целесообразное расположение шипов изображено на рис. 2, где показана шиповка заднего колеса мотоцикла мастера спорта Н. Чернова. Один виражный ряд, симметрично ему второй (позволяющий ставить покрышку и другой стороной) и стартовые шипы, расположенные елочкой. Так же зашиповано и переднее колесо.

Не оправдал себя и развод шипов в виражном ряду, так как в этом случае



на выраже крайние шипы работают, а внутренняя — нет.

Участники соревнований в этом классе применили различные виды гидравлические — ковровскую и ижевскую, фрикционную — ижевскую, усиленную — ЭСО и, наконец, системы заслуженного мастера спорта В. Карнеева. В ходе гонок наилучшим образом зарекомендовала себя гидравлическая ковровская вилка с дополнительным жестким бугалом (он установлен на машине С. Нертыова, показанной на рис. 3), укороченными амортизаторами и рабочим ходом — 50—60 мм. Ее преимущества — в легкости, хорошей гидравлике и достаточной жесткости. Несколько уступают ей ижевские гидравлические вилки — они тяжелее. Вилки же мотоцикла ЭСО и конструкции Карнеева, хотя и превосходят ковровскую в жесткости, но уступают в амортизации из-за отсутствия гидравлики. Они не гасят колебаний, в результате чего колесо «уходит» в сторону и труднее удержать мотоцикл на внутренней борозке. Несмотря на это, вилка, предложенная Карнеевым, может заслужить признание, если ее снабдят гидравликой.

Много споров среди участников вызвали рамы. Мнения здесь разделились. Одни высказались за заводскую раму ЭСО с измененным выносом вилки, другие — за раму В. Карнеева (рис. 4) и подобные ей, как например, у С. Нертыова, Г. Пешехова (рис. 5).

Какая же из рам лучше? Думается, что пока еще рано делать категорические выводы, ибо обе конструкции имеют свои достоинства и недостатки. Преимущество рамы ЭСО заключается в том, что она легкая, короткая, равномерно нагружена, однако ей не хватает жесткости. Рама Карнеева, напротив, по жесткости и прочности превосходит ЭСО, но она несколько тяжелее, длиннее. У нее, на мой взгляд, сильно нагружено заднее колесо. Вследствие этого машина при выходе из выража имеет тенденцию идти с заносом. Рама сделана специально для ледяных гонок и она завоюет признание, если ее подвергнуть дальнейшему улучшению.

Важно подчеркнуть, что мотоциклы с двухступенчатыми коробками перемены передач имели неоспорное преимущество.

Первенство по гонкам на ледяной дорожке 1961 года принесло, как мы видим, много нового и поучительного. Задача тренеров и спортсменов заключается теперь в том, чтобы творчески осмыслить итоги сезона и взять на вооружение все ценное и полезное.

**ИТОГИ ЗИМНИХ КРОСОВ НА ПРИЗЫ МОТОЗАВОДОВ**

Завод, класс мотоцикла	Команда-победительница	Победитель
Минский, 125 см <sup>3</sup>	СКА, Ленинград	А. Сиrotин (СКА, Ленинград)
Владимирский СНХ, 125 см <sup>3</sup>	ЦСКА, Москва	В. Пылзев (ЦСКА, Москва)
175 см <sup>3</sup>	СКА, Львов	И. Григорьев (СКА, Львов)
Удмуртско-го СНХ, 350 см <sup>3</sup>	Ижевск-1	Н. Соколов (ЦСКА, Москва)

**ЗИМНИЕ ГОНКИ**



Москвичи не избалованы соревнованиями по автомобильному спорту.

Почему трибуны Московского ипподрома, на заснеженной дорожке которого 12 февраля впервые состоялись гонки автомобилей, заполнили тысячи зрителей. Они не обманулись в своих ожиданиях и стали свидетелями увлекательной спортивной борьбы.

Дистанция каждого заезда состояла из шести кругов по 1800 м. По условиям соревнования вначале проводились предварительные заезды (а классы). Заявившие в них первое и второе места выходили в полуфинал. Победители четырех полуфиналов участвовали в финальном заезде.

В полуфинале и финале для машин разных классов был применен гандикап. Его определяли, исходя из разницы лучших результатов, показанных в предварительных заездах в каждом классе. Использовать какие-либо средства противоскольжения не разрешалось. Исключение было сделано для гоночных автомобилей с двигателем рабочим объемом 500 см<sup>3</sup>, где допускалась установка шипов на колеса. Объясняется это тем, что малый собственный вес пятикопек не обеспечивал достаточной сцепляемости колес с заснеженной укатанной дорожкой.

Мастерство гоночников выявлялось уже на старте, когда требовалось быстро преодолеть сильное буксование при трогании с места. Большой интерес вызвало прохождение выражей: машины сильно зависли, и лишь отличные навыки в вождении автомобиля и хладнокровие позволяли удержаться на дорожке. Участники соревнований, не обладавшие этими качествами, залетали в снежные

сугробы, окаймлявшие дорожку на повороте и терли драгоценные секунды.

В острой борьбе прошли два первых заезда, где стартовали спортивные «Москвичи» со стандартными кузовами. Все машины были почти одинаково подготовлены и на дистанции находились на очень близком расстоянии друг от друга, зачастую меняясь местами.

Интересным был четвертый заезд, в котором наряду со спортивными «Лободами» стартовал гоночный автомобиль 500 см<sup>3</sup> (подиольте — мастер спорта Гришук из Московского городского автомобильного ДОСААФ). Зрителям не верилось, что маленькая легкая пятикопек сможет соперничать с большими машинами. Но Гришук, равномерно проходя каждый круг, все больше отрывался от конкурентов и на финише был первым.

Но, пожалуй, самым захватывающим был шестой заезд, в котором на автомобилях «Волга» со стандартными кузовами состязались мастера спорта С. Тенишев, В. Лактионов (НАМИ «Труд») и П. Казымин (Московский городской автомобильный ДОСААФ), причем последний выступал на собственной машине. В каждый поворот автомобилей входили с минимальным разрывом. Особенно острая борьба разгорелась между С. Тенишевым и П. Казыминим. Однако все попытки Тенишева — иногда довольно рискованные — обойти соперника не увенчались успехом. Казымин взял верх.

В полуфинальных заездах заслуживает внимания повторная победа П. Казымина над С. Тенишевым и Игорем Березаевым П. Парфенова и В. Птушкина, в которой первый настоящие преследовал соперника. Но при попытке обойти его на последнем выраже, залетел в сугроб и в результате финишировал третьим.

Финальную четверку составили перовразрядники Ю. Федотов и Артоховский, мастер спорта П. Казымин и В. Птушкин.

...Стартует Федотов. Через 15 сек после него Казымин и Птушкин. Еще через 13 сек. берет старт Артоховский. После 3-го круга становится ясным, что Казымин и Птушкин ни отиграют гандикапа у Федотова, проходящего повороты почти на сбывающейся скорости. Артоховский предлагает высокий темп, обходит на 5-м круге Казымина и Птушкина и быстро приближается к лидеру. Однако отыграть гандикап ему так и не удалось. Спортсмен МЗМА Ю. Федотов стал победителем первых зимних гонок. Через 3 сек финиширует Артоховский, за ним — Казымин и Птушкин.

Зимние гонки на ипподроме оправдали себя со всех точек зрения. Они сыграли немалую роль в популяризации автомобильного спорта. Целесообразно использовать этот новый «автомобиль» и для летних гонок.

Соревнования были организованы Московской городской секцией автомобильного спорта при деятельной помощи автосекции столичного «Спартака» и дирекции ипподрома. Активное участие общественности обеспечило успешное проведение гонок.

**Р. ЧЕРТОВ,**  
председатель Московской городской секции автомобильного спорта.



## НА УРОВНЕ ПЕРВЕНСТВА СТРАНЫ

Чтобы представить себе, какие возможности имеют мотозаводы для развития мотоциклетного спорта, надо было побывать на традиционном ковровском кроссе 1961 года. Как и пошлое было это прямо-таки грандиозное соревнование на первый кросс, проведенный здесь же пять лет назад. Тогда лишь три города прислали своих представителей. Сейчас почти 90 спортсменов (из них половина мастеров спорта) приехали на соревнование. На старте этого зимнего кросса можно было видеть гошников из Ташкента, Алма-Аты, где со снежной трассой знакомы больше понаслышке.

Ковровский кросс сейчас своей популярностью может поспорить с первенством СССР. Болельщики глазам своим не поверили, когда увидели прошлогоднего чемпиона страны в кроссе в классе до 750 см<sup>3</sup>. В. Пылаев, выступавшего на легком К-125. Но, видно, ради такого соревнования можно было перейти из тяжелой категории в легкую. В. Пылаев в исключительно напряженной борьбе удалось вырвать победу. На «Ковровцах»

класса 175 см<sup>3</sup> первым финишировал И. Григорьев, блеснувший высоким мастерством и отличной техничностью. Большой неожиданностью была победа лыльчова (СКА) в командном зачете (класс до 175 см<sup>3</sup>). Как и в прошлом году, победителями в классе до 125 см<sup>3</sup> стали московские армейцы.

Но значение ковровского кросса отнюдь не ограничивается чисто спортивными результатами. Гораздо важнее другой итог соревнования, зафиксированный судьями и членами технической комиссии. Несмотря на тяжелую трассу и на ожесточенное соперничество, только три спортсмена прекратили гонку из-за технической несправности мотоцикла. Это лучшее свидетельство возросшей надежности спортивных машин. И надо прямо сказать, в этом большая заслуга традиционных заводских кроссов. Именно во время их проведения устанавливались те деловые контакты работников завода и спортсменов, которые позволяли двигать вперед спортивное мотоциклостроение. После каждого кросса кон-

структоры и технологи встречаются со спортсменами, внимательно выслушивают их пожелания и замечания, порою горячо спорят, но в конце концов приходят к нужным решениям.

Мы уверены, что и прошедший мотокросс приведет к дальнейшему совершенствованию мотоциклов.

**Б. ПАНФОР,**  
мастер спорта.

### НАКОНЕЦ-ТО И В МИНСКЕ

У мотоспортсменов есть любимые города, в которых они питают особую привязанность. Здесь проходят самые интересные соревнования на призы заводов.

С радостью узнали мы, что, начиная с 1961 года, к таким городам прибавляется еще и Минск.

Организаторы кросса Минского мотозавода выбрали в лесопарке, прямо скажем, нелегкую трассу, со всеми кроссовыми атрибутами. Надо было обладать незаурядным мастерством и хорошо подготовленной машиной, чтобы преодолеть ее в высоком темпе.

Первый блин не вышел комом. Соревнования прошли довольно интересно, хотя и принесли огорчения «кочевым поля». Команда Минского мотозавода, выступавшая в довольно сильном составе (в числе ее участников были чемпион СССР по многодневке Э. Леонов и способный белорусский гошник, чемпион республики А. Стефанович), заняла лишь пятое место. Но вряд ли можно винить в этом только спортсменов. Коллективы, опередившие минчан, выступали на машинах, которые значительно превосходят минские.

Мотокросс Минского завода был невелик по своим масштабам — в нем участвовало всего 27 гошников. Однако, став традиционным, он несомненно будет привлекать значительно большее число спортсменов.

**Р. ДУБОВ,**  
мастер спорта.

Победитель ковровского кросса в классе 175 см<sup>3</sup>, чемпион страны И. Григорьев. Фото членов ковровской любительской кинофотогруппы А. ИОРВГНИНА и В. ЮШКОВА.

### КОГДА ЗАБЫВАЮТ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Для жителей Ижевска не бывает большого спортивного праздника, чем ежегодный мотокросс на приз Совета Министров Удмуртской АССР. В этот день на сложной зимней трассе демонстрируют свое мастерство сильнейшие гошники страны, выступающие на мотоциклах марки ИЖ.

Ижевский кросс 1961 года по своей спортивной силе превосходил все предыдущие. Среди сорока участников — лучших гошников Москвы, Ленинграда, Ижевска, Минска, Риги, Новосибирска, Томска было восемь чемпионов СССР, призеры первенств страны и международных соревнований. Победитель в командном и личном зачете определялся по сумме очков, набранных в трех заездах.

Все это обещало чрезвычайно напряженную, интересную борьбу. И, действительно, на трассе разгорелись захватывающие поединки. Но речь пойдет не о них. Соревнования были омрачены происшествием, которое оставило тяжелый осадок у спортсменов и испортило праздничное настроение. Пьяный болельщик, перебежавший трассу, попал под мотоцикл новосибирского спортсмена Дружинина, и оба в тяжелом состоянии были отправлены в больницу.

Было ли это непредвиденным случаем? Нет. Условия, в которых проходил кросс, могли повлечь за собой и другие не менее печальные происшествия.

Гошники, на высокой скорости проехавшие обледеневшую трассу, мчались по узкому коридору, зажатым с двух сторон живым забором. На соревновании было не менее 30 тысяч человек. То там, то здесь, группами и в одиночку зрители перебежали трассу. Организаторы не позаботились о надежной ее охране, и это не могло не привести к чрезвычайному происшествию.

Успехи, которых добились за последние время ижевские гошники, видимо, вскружили головы их местным болельщикам. Немногочисленные дружинки, находившиеся на трассе, с первой же минуты превращались в азартных болельщиков, думавших только о своих кумирах, а не о своих обязанностях.

Происшествие в Ижевске должно насторожить спортивную общественность. В нашей стране, где забота о жизни и здоровье человека уделяется так много внимания, подобных случаев (дисквалифицирующих к тому же мотоспорт) не должно быть. Средства навести порядок у нас достаточно и самое глупое из них — общественность: дружинники, члены мотосекции, курсанты автомотоклубов.

Необходимо усилить и разъяснительную работу среди зрителей средствами печати и радио. Для ижевских любителей мотоспорта это особенно нужно. Мы привыкли к дружеской атмосфере на всех наших соревнованиях. Поэтому просто дикими казались выходы наиболее рьяных болельщиков, бросавших комья снега в «чужие» гошники. Происходило это опять-таки только потому, что на трассе не было элементарного порядка.

Происшествие на кроссе в Ижевске должно послужить серьезным уроком организаторам соревнований. В городе мотоциклистостроителей каждое соревнование должно быть праздником мотоспорта и ничто не должно его омрачать.

**А. СИЛКИН,**  
член всесоюзной категории.



## УСПЕХ ВНЕ... КАЛЕНДАРЯ



На трассе «зимнего» соревнования.

Первое зимнее автомобильное ралли было проведено в феврале 1959 года. Тогда же был впервые введен в автомобильный спорт чисто командный зачет, требующий от участников особой слаженности и дисциплины, четкого взаимодействия всего коллектива, умения быстро оказать помощь товарищу.

Зимние ралли и эта их особенность получили единодушное одобрение спортсменов. На следующий год в соревнованиях приняли участие уже восемнадцать команд. Вот почему, когда в нынешнем году по сложившимся обстоятельствам зимнее ралли оказалось не включенным в официальный календарь, на местах поднялась широкая волна инициативы. В Федерацию Автомоторспорта СССР и Центральный автомобильный клуб ДОСААФ стали поступать предложения провести зимнее ралли на средства команд-участниц. ЦАМК провел сбор этих средств (сумма заезда каждой организации определялась в зависимости от числа выставленных ею команд), а роль главного организатора взял на себя Республиканский Комитет ДОСААФ Латвийской ССР.

Нашлись, разумеется, скептики. Но жизнь опровергнула их пессимистические прогнозы. В ралли стартовало 27 команд, то есть значительно больше, чем в прошлом году.

Соревнования 1961 года состоялись в конце февраля, назывались зимними, но проходили они без снега. Участникам этих «зимних» соревнований довелось увидеть снег, вернее остатки его, только кое-где в оврагах и низинах. На дорогах же его и след простыл.

Трасса, представлявшая собой четыре кольцевых участка, проходила только по дорогам союзного и республиканского значения, включенным дорожными органами республики в план зимнего обслуживания. К сожалению, качество этого обслуживания оказалось далеко не одинаковым. Например участок Эляк-Бауска, по существу, оказался типично кроссовым. В целом же дистанция соревнования была несложной и ориентировка на ней не составляла трудностей.

Перед стартом было поставлено в закрытый парк 64 автомобиля, входившие в состав 27 команд спортивных обществ «Труд», «Спартак», «Калев», «Даугава» и автомобильных клубов ДОСААФ.

Среди участников было 25 мастеров спорта и более 50 перворазрядников, в том числе все чемпионы СССР по ралли 1960 года.

Соревнования прошли очень напряженно и интересно, причем в течение всех трех дней неизменно лидировала сильная команда Московского завода

Чемпион СССР А. Тышке (команда АМК ДОСААФ г. Таллина) берет старт спортивного подъема в районе Тукума.

Фото В. ЕГОРОВА.

малолитражных автомобилей (ДСО «Труд»). Когда, после заключительного сдвела на одной из площадей Риги, судейская коллегия удалилась, чтобы подвести итоги соревнований, мало кто из зрителей сомневался в победе дружного коллектива АЗМА. Некоторые уже поздравляли автозаводцев, летит вверх грузная фигура капитана команды Романа Чертова, которого качают благодарные товарищи.

Но... на заседании судейской коллегии обнаруживается ошибка — расстояние до одного из секретных пунктов KB было указано неправильно. Поданный протест заинтересованных команд удовлетворен, начисленные им штрафные очки аннулируются и все это вносит значительное изменение в распределение призовых мест.

Кубок зимнего ралли получает команда НАМИ (ДСО «Труд»), во втором месте первая команда Рижского таксомоторного парка и лишь на третьем оказалась команда Московского завода малолитражных автомобилей.

К какому же выводу приходили, рассматривая результаты 3-го зимнего автомобильного ралли?

Прежде всего, беспорно прагматическая польза и широкая популярность этого соревнования. Об этом говорят состав и количество его участников. Нет сомнения, что зимнее ралли должно стать традиционным и ежегодно включаться в официальный календарь соревнований по автомобильному спорту.

На фоне активности и инициативы, которую проявили другие клубы при организации зимнего ралли 1961 года, особенно неприглядно становится позиция руководителей Московского городского автомобильного клуба, в результате которой в зимнем ралли 1961 года не смогли принять участие спортсмены того самого АМК, команда которого в 1959 году сумела завоевать первенство и привезла кубок в Москву.

Несколько слов о подготовке участников к соревнованиям. Беспорно, что за последнее время мастерство наших спортсменов-раллистов значительно повысилось. Тем досаднее, что спортсмены даже ведущим команд страны допускают подчас элементарные ошибки. Так, члены одной из римских команд «Заблуди», для чего применяется нейтрализация времени и как ею пользоваться, а команда Горьковского автозавода, следуя по трассе, повернула на одну из дорог «всего лишь» на 20 километров раньше чем нулю.

Эти примеры говорят о том, что теоретическая подготовка к соревнованиям продолжает у наших спортсменов оставаться слабой. На это должны обратить серьезное внимание тренеры и капитаны команд, готовясь к участию в предстоящих ответственных соревнованиях Спартакиады по техническим видам спорта.

А. КЛОПОВС,

судья республиканской категории.

## Есть и в Москве



Чтобы попасть на первенство Москвы по мотокроссу, которое проводилось в районе Путилково, зрителю нужно было добрых полчаса ехать на автобусе. Так уж повелось, что трассы московских мотосоревнований подбирали подальше от города. Считали, что в столице для мотокроссов места нет.

Зато мнение укоренившееся мнение опроверг заслуженный мастер спорта тренер Московского автомобильного клуба ДОСААФ Ю. Ф. Король. Он отыскал (и не где-нибудь, а рядом со станцией метро) площадку, рельеф которой дает возможность организовать в Москве кроссовые соревнования практически любого масштаба.

Первая разведка трассы была проведена во время тренировок и классификационных прохлоса, но настоящие испытания она прошла 19 февраля этого

года. По инициативе заслуженного мастера спорта Е. Косматова и судей республиканской категории А. Дмитриева и О. Сохацкого здесь был проведен кросс на мотоциклах с колясками, посвященный Дню Советской Армии.

Все участники, судьи и зрители (а их, несмотря на отсутствие афиш, собралось довольно много) в оценке трассы были единодушны: трасса отличная.

Заглянув на этот рисунок, каждый сможет в этом убедиться. Площадка расположена между двумя станциями метро — Измайловская и Первомайская. Кроссовый рельеф трассы с бродами, холмами, оврагами и другим прелестиями дает возможность применить весь арсенал современных приемов езды. В зависимости от характера и масштаба соревновательная длина круга может изменяться от 800 до 3500 метров. Просторное место для старта, хороший подъезд к трассе, прекрасная обзорность ее, наконец, отсутствие близости жилых строений — все это создает идеальные условия для оборудования в Москве постоянной кроссовой трассы, интересной в спортивном отношении и удобной для зрителей (особенно если учесть, что рельеф создает естественные трибуны).

Будем надеяться, что в самое ближайшее время здесь появятся гонимые «убиют» новую трассу, которая поможет сделать мотоспорт в Москве более популярным.

П. БАРАНОВ,

заслуженный мастер спорта.







# ЛОДКА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

Все больший интерес проявляют любители водно-моторного спорта к лодкам на подводных крыльях. В этом номере журнала мы хотим познакомить читателей с конструкцией такой лодки, предложенной куйбышевским досафовецем И. С. Малышевым. Что она из себя представляет!

Серийная лодка «Казанка» с подводным мотором «Москва» усилена листовым дюралем (толщиной 3 мм) в местах болтового крепления кронштейнов крыльев. Под крылья лодки подкладывают паранитовые прокладки (рис. 1), приглушающие звук.

Для навески мотора в транце сделан несколько больший, чем обычно, вырез [рис. 2] с учетом подъема лодки при выходе на крылья. Последние изготовлены из стальной трубы диаметром 500—530 мм, которую разрезают на долевые полосы шириной 130 мм [рис. 3]. Вспнутую часть затем фрезеруют. Чтобы предохранить полосы от коррозии, их покрывают нитрокраской, лудят или хромируют.

Под действием подъемной силы крыльев лодка выходит из воды через 30—50 м после начала движения и устойчиво идет на сниженных оборотах мотора [при мощности 7—8 л. с.].

Приборы дистанционного управления газом, поворотом мотора, рулями глубины смонтированы, как показано на рисунке, на руле от мотоцикла ИЖ-56 [использована правая его часть].

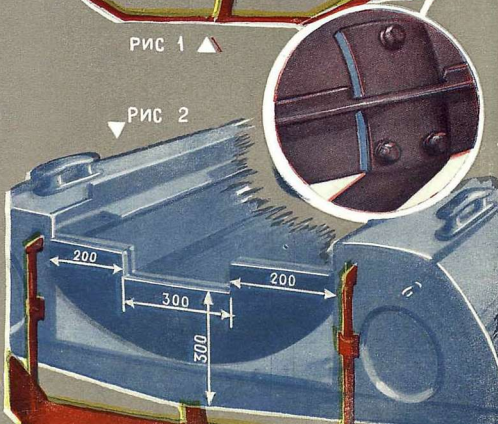
Лодка показала хорошие ходовые качества, ее скорость с тремя пассажирами достигает 45—50 км/час.

Характеристики моторолодок различной конструкции приведены в таблице.

Лодка конструктора	Длина, мм	Ширина, мм	Вес, кг	Площадь крыльев, см <sup>2</sup>		Расстояние переднего крыла от транца, мм	Нагрузка на 1 см <sup>2</sup> крыла, кг	Максимальная скорость, км/час
				переднего	заднего			
Н. Тияйна	3000	1150	300	1360	1000	1800	0,127	40
П. Короткова	4600	1200	370	1800	1400	3500	0,115	40
Н. Малышева	4600	1200	370	1200	1200	2700	0,154	50



РИС 1 ▲



▼ РИС 2



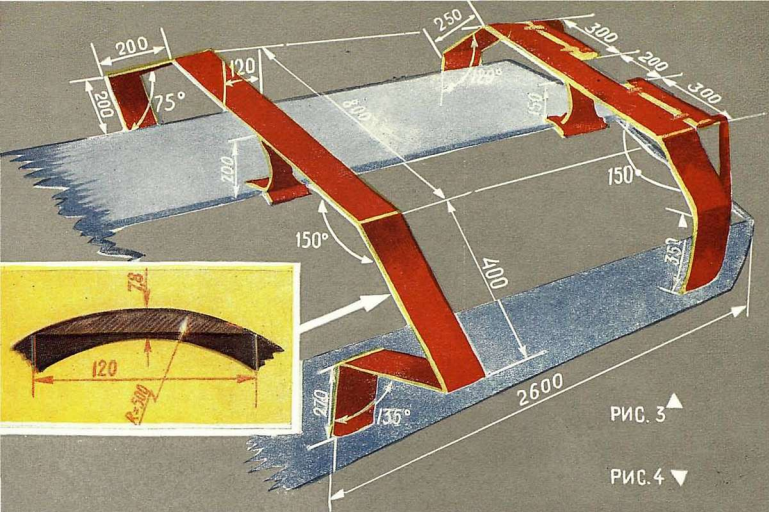
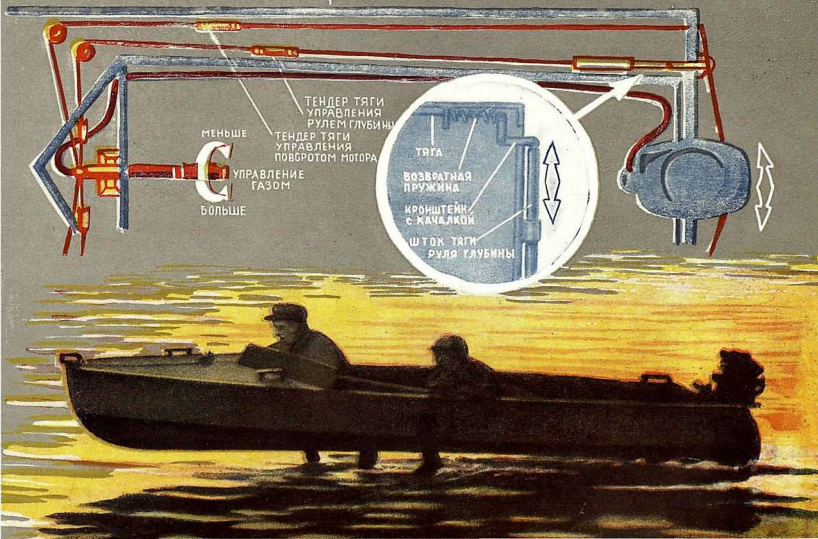


РИС. 3 ▲

РИС. 4 ▼



ЧИТАТЕЛИ ПРЕДЛАГАЮТ ЭМБЛЕМУ ФАМС СССР



В ответ на нашу просьбу («За рулем» № 10 1960 год) прислать свои предложения о эмблеме ФАМС откликнулись многие читатели. Здесь публикуются рисунки В. Мазанова (Лухети), В. Уварова (Маневца), В. Котова (Москва), И. Толмачева (Ленинград), И. Кротова и Ю. Акулмчева (Иркутск), Э. Сильно (Свердловск), Г. Возлисного (Москва).





# САМЫЕ ДОСТУПНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Соревнования по фигурному вождению (или, как их еще называют, соревнования в искусственно ограниченных проездах) проводятся у нас уже несколько лет. Но подлинное признание пришло к ним недавно, в те недели и месяцы, когда брала разбег Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта. Сейчас во многих районах нашей необъятной страны встречаются площадки с частоклоном флажков, обозначающим искусственные препятствия (упражнения). Участвуя в этих доступных соревнованиях, многие тысячи спортсменов-мотоциклистов уже получили классификационные очки и поднялись на первую ступеньку спортивного мастерства.

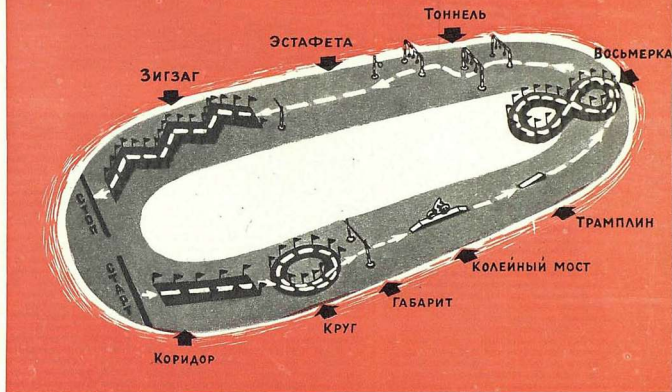
2. **Круг.** На площадке наносит две концентрические окружности: радиус наружной — 2,6 м (2,75 м)<sup>\*</sup>, внутренней — 1,5 м. По окружностям устанавливают флажки высотой 0,35 м (на расстоянии 1 м друг от друга), ограничивающие проезжую часть. Участник должен проехать по кругу, не задев флажков. За каждый поваленный или задетый флажок — 1 штрафное очко, при выезде за линию флажков — 20.

3. **Габарит.** На иронштейнах двух стоек укладывают легкую деревянную плиту. Расстояние между стойками 1,5—2 м. Плита устанавливается на высоте 1,15 м. Спортсмен должен проехать по планшю. Если он свалит ее — то ему начисляется 10 штрафных очков.

4. **Колье и ямы.** Ширина и высота его по 25 см, длина (включая пологие части для въезда и съезда) — 10 м. Участник должен проехать по мо-

по три мяча (шара), устанавливают на расстоянии 4,5 м друг от друга, причем центр средних ворот смещен влево от продольной оси крайних ворот на 2 м. Расстояние между боковыми мячами — 0,8 м. Боковые мячи подвешивают на высоте 0,9 м, средний — 1,25 м. Участник должен проехать подо всеми тремя воротами, не задев мяча (за каждый задетый мяч — штраф в 3 очка, за проезд мимо одного ворот — 20). Проезд мимо двух ворот считается уклонением от выполнения упражнения.

8. **Эстафета.** На расстоянии 20 м друг от друга устанавливают две стойки и к ним на высоте 1,5 м укрепляют горизонтальные иронштейны длиной 0,2 м. На иронштейн первой стойки вешают кольцо диаметром 0,2 м (из проволоки в 4—5 мм). Участник должен правой рукой сбить кольцо с иронштейна первой стойки и левой рукой надеть его на иронштейн



С введением новой спортивной классификации условия соревнований по фигурному вождению несколько изменены и упрощены, а требования для получения третьего спортивного разряда снижены. Сделано это для того, чтобы приобщить к мотоспорту как можно больше молодых водителей мотоциклов.

Отныне программа соревнований включает не двенадцать, как было раньше, а десять фигур, показанных на рисунке.

1. **Коридор.** На расстоянии 0,95 м друг от друга наносит две параллельные линии длиной 10 м и на них (на расстоянии 1 м) устанавливают флажки высотой 0,9 м. Участник соревнований должен проехать по коридору, не задев флажков. За каждый поваленный или задетый флажок — 5 штрафных очков, при выезде мотоцикла за линию флажков хотя бы одним колесом — 20.

сту. За невыполнение упражнения (съезд с конца моста) — 10 штрафных очков.

5. **Трамплин.** Длина наклонного щита 1 м, ширина — 0,4 м, высота переднего края над землей — 0,3 м. Участник должен преодолеть препятствие прыжком так, чтобы заднее колесо приземлилось не ближе, чем в метре от переднего края трамплина. За невыполнение упражнения — 10 штрафных очков.

6. **Восьмерка.** Два круга (диаметром 1 м) в упражнении № 2), соединяющиеся в одной точке. Мотоциклист должен проехать первый круг против часовой стрелки, а второй — по часовой стрелке (или наоборот), не задев флажков (за каждый поваленный или задетый флажок — 1 штрафное очко, за выезд за линию флажков — 20).

7. **Тоннель.** Трое ворот, высотой и шириной по 2 м, в которых подвешено

второй стойки (не опрокидывая стоек и не роняя кольца). За невыполнение упражнения — 10 штрафных очков.

9. **Зигзаг.** Накосит две ломаные линии, причем каждая из них включает шесть прямых отрезков длиной по 4 м, расположенных под углом 90° друг к другу. Расстояние между линиями 1,6 м (1,7). На линиях устанавливают флажки высотой 0,9—1 м (расстояние между ними 1 м). Участник должен проехать по известному коридору. За каждый поваленный или задетый флажок — 3 штрафных очка, за невыполнение упражнения (выезд за линию флажков) — 20.

10. **Линия «стойла».** Длина ее 1,5—2 м, ширина 0,1 м. Участник должен остановить мотоцикл так, чтобы переднее колесо имело контакт с линией. В момент остановки мотоцикла засчитывают время, затраченное на прохождение этой дистанции. Отсутствие контакта ширины переднего колеса с линией «стойла» в момент остановки влечет за собой штраф в 10 очков.

\* Здесь и далее в скобках указаны размеры для мотоциклов 250 см<sup>3</sup> и выше.

Раставлять препятствия рекомендуется в таком порядке, в котором они перечислены в нормативах. Но, если соревнования проводятся не на свободной площадке, а на асфальте парков, в проездах между домами и т. п., порядок выполнения упражнений можно изменить, обязательно сохранив в конце линию «стол», являющуюся одновременно финишем.

«Восьмерку» целесообразно размещать где-нибудь в середине, чтобы участник мог стартовать сразу же после преодоления препятствия предыдущим спортсменом. Это вдвое сократит время проведения соревнования (на трассе одновременно находятся два спортсмена).

Место старта располагают примерно в 10 метрах от первого упражнения. Такой же интервал должен быть между остальными «фигурами». Если его уменьшить, спортсмен не успеет сориентироваться перед «входом» в препятствие, если увеличить — может не уложиться в контрольное время. Исключение надо сделать для трамплина. Перед ним интервал требуется увеличить метров до 20, чтобы участник успел взять необходимый разгон для прыжка. Из тех же соображений не следует располагать перед трамплином препятствие, которое преодолевается на тихом ходу («круг» или «эстафета»).

Общая длина трассы фигурного вождения — 200—220 м. Участник соревнований (а им может быть каждый имеющий право на управление мотоциклом) должен выполнить 10 упражнений, уложившись в контрольное время — 90 секунд. При этом спортсмен, набравший не более 20 штрафных очков, получает 2 классификационных очка, что дает право на присвоение ему 11 спортивного разряда. Участник, набравший не более 30 штрафных очков, получает 1 классификационное очко.

Если мотоциклист проехал мимо препятствия (уклонился от выполнения упражнения) или коснулся ногой земли, он исключается из соревнований.

Соревнования по фигурному вождению очень просты по своей организации. Их можно проводить в городе и селе, на территории предприятия, учебного заведения, в парках, на стадионах, площадках, улицах и площадях. Каждой первичной организации ДОСААФ под силу организовать такие соревнования.

Затраты на проведение «фигурки» незначительны (для оборудования трассы нужны флажки или другие ограничительные типа кегель, проставки и небольшое количество досок), в пользу велика. Готовясь к таким соревнованиям, молодые мотоциклисты овладевают техникой вождения и, что не менее важно, приобщаются к мотоциклетному спорту. Очень многие из нынешних ведущих мастеров-мотоциклистов свои первые шаги в спорт начинали с участия в этих состязаниях.

Соревнования можно проводить и как лично-командные (в больших коллективах) и как личные, но участвовать в них должно не менее 8 человек.

Важно подчеркнуть, что в соревнованиях на одном и том же мотоцикле могут выступать несколько спортсменов. Это удобно для первичных организаций общества, не имеющих большого количества мотоциклов.

**В. БЕРЕЗКИН,**

судья всесоюзной категории.

# МАГИСТРАЛ СТОЛИЦЫ — ПОД ОБЩЕСТВЕНН КОНТ

Около двух лет назад были созданы в Москве первые добровольные отряды общественных автоинспекторов ОРУД. Начиная это благородное и полезное дело несколько десятков энтузиастов, в основном, водителей автомобилей и владельцев индивидуальных автомобилей. А сегодня в столице уже около 1600 общественных инспекторов, среди которых много технических и инженерных работников, автомехаников, студентов транспортных вузов, руководителей предприятий, словом, всех тех, кто понял серьезность и необходимость повседневной борьбы за безопасность работы автотранспорта.

Наиболее активна общественность Московского района столицы. Районный совет нашел ряд удачных, оправдавших себя форм работы. Так, его члены систематически выезжают в автохозяйства и на предприятия района для проведения на месте разбора нарушений правил движения, допущенных работниками коллектива. При этом, прежде чем выступить на разборе, члены Совета обязательно интересуются тем, как работает шофер, допустивший тот или иной проступок, участвует ли он в общественной жизни и т. д. Это позволяет и лучше понять и глубже проанализировать нарушение. Иногда члены Совета берут своеобразное шефство над нарушителями правил движения, то есть систематически интересуются их работой.

Но большую часть своего времени общественные инспекторы проводят, конечно, на линии, на наиболее трудных участках магистралей района. Они ведут большую разъяснительную работу среди водителей и пешеходов, предупреждая дорожные происшествия, помогают сотрудникам ОРУД регулировать движение.

С 1 марта этого года организовано

ежедневное дежурство общественных инспекторов на улицах района в часы пик — утром с 8 до 10 часов и вечером с 17 до 19. Совет выступил одним из инициаторов проведения месячника «За безопасность движения». Каждый общественный инспектор района взял обязательство привлечь к борьбе с аварийностью на транспорте двух новых товарищей. Многие эти обязательства уже выполнены.

Общественные инспекторы вместе с работниками ОРУД частые гости на предприятиях района, где с их помощью организуются лекции, беседы, показы короткометражных фильмов по технике безопасности движения, проводятся тематические вечера.

Большую работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий проводит и Совет общественных инспекторов Ленинградского района Москвы. Здесь совместно с руководством 9-го ОРУД разработана специальная дислокация шестидесяти двух постов и маршрутов, на которых регулярно дежурят дружинники. Кроме того, во всех крупных автохозяйствах района созданы комиссии общественного контроля, которые стали действенными органами в борьбе за безопасность движения.

Перед выездом на линию. Работник 18 отделения ОРУД майор П. В. Чеботарев инструктирует общественных автоинспекторов.







# ВЕННЫ РОЛЬ

Хорошим примером в этом служит деятельность такой комиссии в 5-м общественном парке. Еще год назад общественность парка очень мало занималась вопросами технического состояния транспорта, укрепления дисциплины водителей и т. п. В парке было немало нарушений транспортной, да и трудовой дисциплины. Автобусы нередко допускались к эксплуатации в технически неисправном состоянии. Все это отрицательно сказывалось на работе коллектива, приводило к невыполнению производственного плана.

В 1960 году в автохозяйстве была создана комиссия общественного контроля. В плане работы, составленном совместно с районной Госавтоинспекцией, были определены конкретные задачи комиссии: проверка технического состояния выходящих в рейсы машин и качества ремонтно-технического обслуживания, разбор и предупреждение дорожно-транспортных происшествий, проведение бесед с водителями по вопросам безопасности движения, организация дежурств на улицах, у зданий школ и т. п.

Дирекция и местном парка оказали полную поддержку всем мероприятиям, проводимым комиссией. Деятельность

ее положительно сказалась на улучшении технического состояния автопарка, сокращении количества дорожных происшествий, укреплении дисциплины водителей, работе всего автохозяйства в целом. Так, если в 1959 году водителями парка было совершено 28 дорожных нарушений, то за 1960 год число их снизилось наполовину. За хорошую работу коллектив был награжден переходящим Красным знаменем Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР.

Заслуживает самого серьезного внимания организация работы общественности в Калининском районе города Москвы. Территория этого района разделена на участки, закрепленные за общественностью автохозяйств. Более двух лет при РК КПСС работают так называемая инициативная группа. В ее составе — наиболее активные и компетентные руководители автохозяйств, главные инженеры, председатели месткомов и секретари парторганизаций, а также начальник районной Госавтоинспекции.

Группа информирует РК КПСС о нарушениях в автохозяйствах, дает конкретные предложения и квалифицированно разрабатывает мероприятия по улучше-

нию деятельности автохозяйств и предупреждению дорожных происшествий, участвует в обсуждении итогов работы транспортных предприятий. Деятельность инициативной группы оказалась настолько плодотворной и эффективной, что РК КПСС создал аналогичные группы по отдельным отраслям промышленности и строительства.

В настоящее время в районе образован единый Совет общественных инспекторов ОРУД и ГАИ. Создание таких Советов, на наш взгляд, разумное и оправданное мероприятие, которое позволит объединить усилия всей общественности в борьбе за сокращение дорожно-транспортных происшествий.

Одно следует сказать, что в работе общественных инспекторов столицы есть ряд существенных недостатков. В некоторых районах состав Советов общественных инспекторов и комиссий общественного контроля недостаточно укомплектован инженерно-техническими работниками. Мало активности проявляют Советы при 1-м, 2-м, 3-м, и 4-м отделениях ОРУД. Еще не принимают участие в нашей работе городской районный автомобильный ДОСААФ, объединяющие вокруг себя большой актив автолюбителей.

Следует сказать и о том, что не всегда еще руководители предприятий вовремя внимают голосу общественности, помогают ей. Водители автобазы треста № 3 Главозастотранс тов. Маркин в отрывке, состоянием которого нарушение правил дорожного движения. Совет общественных инспекторов направил в автобазу выездную комиссию для разбора этого дела. Но руководство базой по ходу разбора вслэски выгрозжило Маркина, объявило его трезвенником и чуть ли не самым дисциплинированным водителем. А спустя несколько дней Маркин, будучи вновь пьяным, сбил машину и человека и привлечен теперь к уголовной ответственности. Всего этого могло и не быть, если бы руководители баз вовремя прислушались к голосу общественности.

Автотранспорт столицы растет из года в год. С каждым днем увеличиваются потоки машин на магистралях нашего города. Это ставит перед работниками Госавтоинспекции и общественностью все новые и новые задачи, требует постоянного совершенствования форм совместной работы. Круг проблем, стоящих перед нами, обширен и разнообразен. Так, совсем недавно при городском Совете общественных инспекторов создана новая секция — секция внедрения радиометодов в службу безопасности движения. К числу их относятся разработка всевозможных автоматических переключающих устройств для регулирования уличного движения, создание приборов для фотографирования в инфракрасных лучах, конструирование промышленных телевизионных устройств и т. п. Огромную помощь в этом могут оказать нам работники научно-исследовательских институтов, радиолобителей, клубы ДОСААФ.

Магистрали нашей столицы должны стать подлинно трассами безопасности. Постоянный общественный контроль над ними — один из путей к достижению этого.

**Р. ИОНЕСЯН,**  
председатель Московского  
городского Совета  
общественных инспекторов

Дежурства общественных автоинспекторов проходят по заранее разработанному графику. И в с в м к с ч л н районного совета общественных автоинспекторов К. Шаров и автоинспектор В. Щербов проверяют выполнение графика.

Заместитель председателя совета общественных автоинспекторов 14 отделения ОРУД В. Лобанов во время дежурства на линии.



## БОЛЬШЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА КАЧЕСТВО «ЗАПОРОЖЦА»

Недавно я приобрел автомобиль «Запорожец» (номер шасси 225, номер двигателя 000842). Вскоре обнаружилось в нем много дефектов: течь масла из сальников полуосей и из картера двигателя, неисправность сцепителя, повышенный шум в коробе передач и в выжимном подшипнике сцепления. Чтобы эксплуатировать автомобиль, требовалось немедленно устранить эти недостатки.

В автомобильном магазине мне рекомендовали обратиться к представителю завода тов. Маренкову. После быстрого осмотра автомобиля он заявил, что ничего сделать не может, так как не имеет... необходимого инструмента.

Тогда я написал на завод письмо, в котором подробно описал обнаружившиеся дефекты. В ответ пришла телеграмма за подписью тов. Столповского, который рекомендовал обратиться к тому же Маренкову. Это был тем более ценный совет, что Маренков уже уехал из Москвы. Здесь в это время находились представители Мелитопольского моторного завода, поставляющего для «Запорожца» двигатель. Они заявили, что че-

рез два дня откроется мастерская гарантийного обслуживания «Запорожца», где мне окажут необходимую помощь. Я поверил и стал ждать. Но и через две недели и через месяц мастерская не была открыта.

Сейчас мастерская уже работает. Но приведенные факты свидетельствуют о том, что некоторые работники завода еще не чувствуют всей полноты своей ответственности за выпускаемую продукцию.

И еще одно замечание. По конструкции «Запорожец» значительно отличается от общепринятых конструктивных схем советских автомобилей, но никаких описаний его устройства, за исключением журнальных статей, нет. Завод дает только инструкцию по уходу. Я инженер по образованию и давно имею дело с автомобилем, однако часто становлюсь в тупик, читая эту инструкцию. Необходимо срочно выпустить книгу с подробным описанием конструкции автомобиля, с чертежами и рисунками, как это сделано по «Москвичу» и «Волге».

**А. ГОЛЬДЕНВЕГЕР,**  
автомобильщик.

## ГДЕ КУПИТЬ АВТОМОБИЛЬНОЕ МАСЛО!

Попробуйте приобрести на автозаправочных станциях Москвы масло для гипоидной передачи, веретеное АУ или графитную смазку. Их нет и в помине. Не всегда бывает в продаже масло индустриальное 50. В то же время на магистральных дорогах, где автозаправочные станции находятся в ведении Росгастехсбыта, например в Голицино, масла представлены в широком ассортименте.

Они продаются в удобной и красивой упаковке. И хочется от души сказать большое спасибо работникам Росгастехсбыта за заботу об автомобилисте.

Почему же Мосавтотехснаб не может должным образом организовать снабжение маслом автомобилистов в Москве?

**А. ГОРИЦКИЙ,**  
автомобильщик.

Москва.

**А. Ф. АНДРОНОВ,**  
главный конструктор МЗМА,  
рассказывает о модернизации  
популярного автомобиля

**К**оллектив Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА) постоянно улучшает выпускаемую им машину. Изменения в конструкции «Москвича-407» и его различных модификаций, направленные на повышение эксплуатационных качеств, комфортабельности и улучшение отделки автотранспорта почти непрерывно; каждый месяц приносит что-нибудь новое. В этой работе мы руководствуемся результатами проводимых испытаний, обобщения опыта эксплуатации и, разумеется, отзывами и пожеланиями автолюбителей и работников автомобильных хозяйств.

Об объеме такой текущей модернизации можно судить по тому, что сделано, например, только за последнее время (1960—1961 годы). Постараемся кратко обрисовать внесенные изменения.

Начнем с самого существенного. Многим уже известно, что для улучшения динамических и экономических качеств автомобиля особенно при эксплуатации на грунтовых и горных дорогах, трехступенчатая коробка передач заменена четырехступенчатой, отличающейся повышенной прочностью и надежностью. Конструкция ее была в свое время описана в журнале «За рулем».

В 1960 году началось также частичное внедрение новой гипоидной передачи заднего моста. В текущем году завод намечает полностью освоить ее производство. Задний мост с гипоидной передачей отличается увеличенной прочностью и меньшим шумом при работе. Он требует специального гипоидного масла, рекомендуемого в заводской инструкции по уходу за автомобилем. Применять заменители и другие масла недопустимо.

Для уменьшения усилий, прилагаемых водителем к педалям сцепления и тормоза, передаточное число в приводе ножного тормоза увеличено с 3,9 до 4,7, а в приводе сцепления с 35,4 до 41,0.

Педали акселератора с тягой, проходящей через наклонный пол, заменена подвесной, более удобной и надежной. Внедрение ее улучшило также и герметичность пола. Для повышения эксплуатационной надежности и упрощения обслуживания (смазка и регулировка) внедрена новая конструкция привода управления дросселем карбюратора. Вместо гибкого троса с оболочкой теперь имеется жесткая связь между педалью акселератора и дросселем карбюратора, но при этом удалось исключить влияние колебаний работающего двигателя на положение дросселя.

С целью повышения надежности регулировки передних колес бронзовая эксцентриковая втулка заменена сталью, а отверстие в которой запрессована бронзовая свертная втулка. Повышена надежность мест креплений резиновых втулок нижних рычагов и усилена конструкция шарниров рулевых тяг.

Изменено положение поршневого пальца двигателя. Отверстие для него

### По следам неопубликованных писем

Редакция получила письмо из Башкирии, автор которого тов. М. Абнзиев писал, что десяти владельцев мотоциклов послана Приетою Белбеевского района «эксплуатируют машины без водительских прав, так как получить их нельзя».

По сигналу редакции Башкирский республиканский комитет ДОСААФ организовал в поселке Приетою курсы мотоциклистов, выделил для этого мотоциклы и наглядные пособия.

Группа спортсменов — студентов Пермского сельскохозяйственного института написала в редакцию о том, что спортивная жизнь в мотоциклистическом клубе отсутствует технично.

Как сообщил редакции председатель Пермского комитета ДОСААФ тов. Горичев, фанты, изложенные в письме, подтвердились. Первичной организацией ДОСААФ института оказана помощь — выделены спортивные мотоциклы.

\* \* \*



# „МОСКВИЧ-407“

## СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ

смещено на 1,5 мм от продольной оси поршня в сторону расположения распределительного вала. Благодаря этому изменилась величина боковой составляющей силы, действующей от поршня на стенку цилиндра, и в результате уменьшилась шумность работы двигателя.

Устанавливается новый радиоприемник А-17. Это — двухдиапазонный шестилампный супергетеродин с номинальной выходной мощностью 2 вт. По сравнению с ранее применявшимся приемником А-8М он имеет улучшенные избирательности, настройку и электрические характеристики.

Трехэлементный реле-регулятор РР24-Б заменен двухэлементным типа РР102. Он меньше старого по габаритам и весу, но имеет отнюдь не худшие электрические параметры. Отсутствие в реле-регуляторе РР102 ограничителя тока позволяет генератору работать с нагрузкой, несколько превышающей номинальную. Поэтому, если аккумуляторная батарея сильно разряжена, то ее подзаряд происходит при больших значениях зарядного тока. В результате зарядный баланс аккумуляторной батареи улучшается.

Для наблюдения за сигналами поворота, подаваемыми подфарниками и задними фонарями, на щитке приборов установлена лампочка с красным рассеивателем. Место ее расположения выбрано так, чтобы она привлекала внимание водителя даже в солнечную погоду.

Шины модели М-45, имеющие недостаточный срок службы, заменены камерными и бескамерными шинами моделей М-57 и М-59. Они отличаются увеличенной прочностью покрытия, большей износостойкостью протектора.

Заводом принят ряд мер для защиты кузова от коррозии. Это потребовало внедрения новых технологических процессов, перестройки и переоборудова-

ния производственных участков. В настоящее время кузов перед окраской подвергают так называемой бондизации, т. е. химической обработке с образованием защитного слоя, обладающего хорошей адгезией (способностью «цепляться» с краской). Затем его полностью грунтуют и еще кинжалец окуют в ванну со специальной грунтовкой. На панели кузова, швы и основание наносят противоржавую мастику, которая служит также защитой от коррозии. Затем кузов окрашивают стойкими синтетическими эмальями. Все это способствует более длительному сохранению его в эксплуатации. Владелец автомобиля и работникам автохозяйств остается лишь регулярно выполнять мойку и очистку, а также своевременно подкрашивать поврежденные места.

Многое сделано для улучшения герметичности кузова. В частности, введен двойной резиновый уплотнитель проема крышки багажника.

Вместо винтового домкрата в комплект шоферского инструмента включен реечный.

На автомобиле «Москвич-430», помимо перечисленных выше изменений, введенной усовершенствованной конструкции кузова-фургона. Расчлененная боковина заменена цельноштампованной с одной плоской боковой поверхностью; для увеличения ее жесткости применены добавочную профильную стойку.

Когда кузов-фургон загрузили полностью, водитель не видел дорогу сзади. Для улучшения обзорности сейчас на обоих передних крыльях устанавливаются наружные зеркала заднего вида. Стойка зеркала выполнена с фиксирующимся шарниром в основании, что предотвращает его от повреждения. Верхние шарниры зеркала позволяют водителю устанавливать их в наиболее удобное положение. В дальнейшем предполагается



Раньше, если надо было отрегулировать переднее сиденье по росту водителя, приходилось выходить из автомобиля. Регулировку осуществляли двумя барашками. Теперь вместо них применен рычажок, с помощью которого можно передвинуть сиденье и фиксировать его в нужном положении, сидя за рулем.

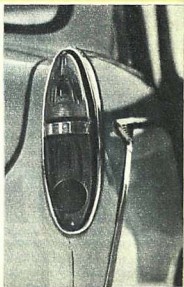
ся снять стекла с внутренней перегородки кабины и задней двери.

Эта краткая информация, разумеется, не исчерпывает всего того, что предпринимает коллектив завода для дальнейшего улучшения автомобиля «Москвич». Работа продолжается.



Облицовка радиатора из составных брусьев заменена цельноштампованной решеткой. Это упрощает ее крепление и улучшает внешний вид автомобиля.

Внедрены в производство новые задние фонари, отличающиеся от прежних лучшей герметичностью, более высокими светотехническими данными. Они имеют два рассеивателя вместо трех, но выполняют столь же четко все три свои функции: сигнализируют о повороте (верхняя часть), торможении (средняя часть) и дают габаритный свет (нижняя часть). В нижней части рассеивателя возле лампы габаритного света установлен отражатель света фар автомобильей, двигающихся сзади. В центре его размещена линза, усиливающая столбчатый и габаритный свет.



# НОВЫЕ КАРБЮРАТОРЫ для автомобилей

С каждым годом в нашей стране расширяется типаж, появляются все новые модификации автомобилей и двигателей для них. Возьмем, например, Горьковский автозавод. В текущем семилетии он должен освоить производство 9 карбюраторных двигателей мощностью от 70 до 215 л.с. Совсем недавно на заводе «Коммунар» начато серийное изготовление микролитражек «Запорожцы». Они снабжены 23-сильным двигателем воздушного охлаждения. Уральские автомобилестроители готовятся приступить к выпуску двигателя большого литража мощностью 250 л.с. Целесообразно ли в таких условиях иметь большое число типов и моделей карбюраторов?

## НЕОБХОДИМ ЕДИНЫЙ РАЗМЕРНЫЙ РЯД

В настоящее время при сравнительно еще небольшом типаже автомобилей у нас изготавливаются карбюраторы 12 типов (28 типоразмеров) с общим числом деталей 750. И это несмотря на то, что за последние годы карбюраторные заводы много сделали для унификации своих изделий.

Разнообразие типовых карбюраторов К-22, К-47, К-82 и К-731 Аналогичное положение и с двухкамерными карбюраторами (для двигателей ГАЗ и ЗИЛ), которые в недалеком будущем должны занять значительное место в продукции наших карбюраторных заводов.

Некоторые из перечисленных выше карбюраторов морально устарели, им присущи серьезные недостатки. Они не обеспечивают стабильный расход топлива в эксплуатации: разница на различных режимах достигает 15—20 проц. Наблюдаются преждевременные износы пневматического экономайзера, топливного клапана и других деталей. Отдельные конструкции имеют завышенный вес, требуют индивидуальной подгонки тех или иных узлов.

Вот почему создание единого размерного ряда карбюраторов, максимально унифицированных по узлам и деталям, — назревшая и важная задача. Это позволит, помимо повышения качества и надежности работы, широко применить комплексную механизацию и автоматизацию при изготовлении карбюраторов и тем самым снизить их стоимость.

Такой работой занимается в последние годы Центральный научно-исследова-

тельский институт конструкторский (ЦНИТ) совместно с Горьковским автозаводом.

Расчеты показывают, что при внедрении унифицированного размерного ряда количество деталей уменьшится в 3 раза. Он предусматривает применение

всего 4 типов одно-, двух- и четырехкамерных карбюраторов. Если, например, в настоящее время существуют 6 конструктивных топливных клапанов и 9 поплавковых механизмов, то в унифицированном ряде будет один клапан и два механизма.

По весомым показателям карбюраторы единого размерного ряда выгодно отличаются от серийных — снижение веса оценивается в 23—30 проц.

Образцы карбюраторов нового размерного ряда испытывались на Горьковском, Ульяновском и других автозаводах, а также в некоторых автохозяйствах. Как показали испытания, они обеспечивают стабильный расход топлива на разных режимах работы двигателя. По данным Горьковского автозавода карбюратор К-105 позволяет двигателю развивать мощность на 1,5 л.с. больше, чем карбюратор К-22. Кроме того, достигается более устойчивая и стабильная работа при значительных открытиях дросселя и малых оборотах коленающего вала (1000 в минуту). Удельные расходы топлива на этих режимах снижаются на 30 г/л.с.ч. Во время дорожных испытаний автомобиль имеет лучшие динамические показатели и расходует меньше топлива на каждый километр пути.

Однако при создании и испытаниях первых партий новых карбюраторов были выявлены существенные их производственные и эксплуатационные недостатки. Оказалось, что отдельные узлы чрезмерно сложны и трудоемки в изготовлении. Потребовалось упрочнить углы крена, повысить надежность поплавкового механизма, устранить закоксовывание воздушных жиклеров.

В настоящее время архитектура и технология производства карбюраторов всего унифицированного ряда совершенствуется. В 1960 году начат серийный выпуск новых карбюраторов: однокамерного К-105 для двигателя «Волга» и четырехкамерного К-114 для двигателя «Чайки».

## ОДНОКАМЕРНЫЙ КАРБЮРАТОР

Конструктивная схема и внешний вид карбюратора К-105 представлены на рис. 1. Он двухцилиндровый, с падающим потоком горючей смеси и балансирующей поплавковой камерой. По принципу действия не отличается от большинства современных карбюраторов: компенсация рабочей смеси достигается пневматическим торможением.

Карбюратор состоит из трех основных частей: корпуса и крышки поплавковой камеры, отлитых из цинкового сплава и чугунного корпуса смесительной камеры. Они соединяются между собой винтами через уплотняющие прокладки. В патрубке крышки 1 (см. рис. 1) установлена воздушная заслонка 3 с автоматическим клапаном 2. В верхней части на ребрах укреплена боышка с резьбой для шпильки крепления воздушного фильтра.

В корпусе 28 поплавковой камеры смонтированы все дозирующие элемен-

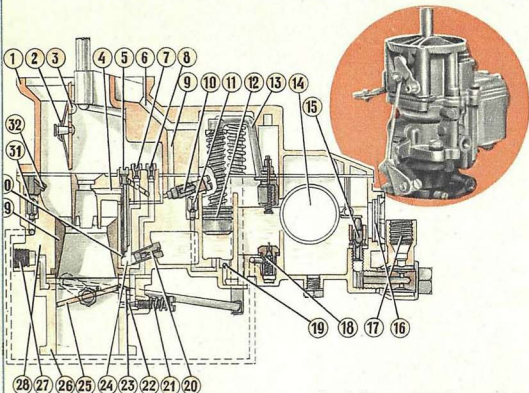


Рис. 1. Схема и внешний вид карбюратора К-105.

Чем объяснить, например, что восьмичилиндровые двигатели автомобилей ЗИЛ-111 и ГАЗ-13, имеющие близкие параметры, снабжены различными четырехкамерными карбюраторами К-85 и К-113? Или почему на 6-цилиндровые двигатели ГАЗ, ЗИЛ и УралЗИС установ-

ляются различные карбюраторы К-22, К-47, К-82 и К-731? Аналогичное положение и с двухкамерными карбюраторами (для двигателей ГАЗ и ЗИЛ), которые в недалеком будущем должны занять значительное место в продукции наших карбюраторных заводов.

Некоторые из перечисленных выше карбюраторов морально устарели, им присущи серьезные недостатки. Они не обеспечивают стабильный расход топлива в эксплуатации: разница на различных режимах достигает 15—20 проц. Наблюдаются преждевременные износы пневматического экономайзера, топливного клапана и других деталей. Отдельные конструкции имеют завышенный вес, требуют индивидуальной подгонки тех или иных узлов.



# Двигателей

ты. Поплавокная камера — одинарная, с нижней подводом топлива (всплывающая также камера с верхним подводом топлива). Поплавок 14 — двоянный. Он подвешен на оси, укрепленной в стойке. Последняя устанавливается в пазах корпуса 28 и прижимается крышкой. Наблюдать за уровнем топлива в поплавковой камере можно через смотровое окошко 16.

В нижнюю часть корпуса повернут топливный клапан 15, топливо к которому поступает через штуцер 17, имеющий сетчатый капроновый фильтр. В корпусе 28 установлены механизмы ускорительного насоса 12 и экономайзера с приводом 13. Здесь монтируются также обратный 19 и нагнетательный 11 клапаны, расшилитель 10 насоса, клапан 18 экономайзера с жиклером мощности, главный топливный жиклер 20 и малый диффузор 4 с блоком жиклеров. Бобышка 27 служит для подвода разрежения к вакуум-корректору опережения зажигания.

В чугунном корпусе смесительной камеры 26 устанавливается на оси дроссель 25 и расположены отверстия 24 и 22 системы холостого хода. Сечение нижнего отверстия 22 регулируется винтом 21.

Карбюратор имеет пять дозирующих систем: главную, холостого хода, экономайзера, ускорительного насоса, пуска.

Главная дозирующая система включает в себя: большой диффузор 29 и главный топливный жиклер 20, расшилитель, эмульсионную трубку 30, расположенную в эмульсионном колодце 23, главную топливную 20 и воздушный 7 жиклеры.

Диффузоры — сменные, из цинкового сплава. Малый диффузор 4-ступенчатой формы отлит за одно целое с расшилителем и панелью, имеющей два прилива для крепления его к корпусу 28. Он имеет в нижней части четыре пазов по окружности. Благодаря этому обеспечивается стабильность разрежения в главной системе при негнотности в изготовлении и сборке карбюратора.

В панель малого диффузора снизу запрессована эмульсионная трубка 30, а сверху повернут воздушный жиклер 7 главной системы, топливный 5 и воздушный 8 жиклеры системы холостого хода. Последняя питается из эмульсионного колодца через жиклер 5.

Система экономайзера состоит из клапана 18 с механическим приводом от оси дросселя, трехгранной иглы 31, работающей от разрежения в расшилителе, и собственно расшилителя 32.

В систему ускорительного насоса входит собственно насос поршневого типа с механическим приводом, обратный и нагнетательный клапаны 11, клапаны и расшилитель 10 с выводом непосредственно в главный воздушный канал карбюратора. В этой системе имеется также разгрузочное воздушное отверстие 9. Оно служит для устранения подсоса топлива из расшилителя в случае большого расхода воздуха и неизменного положения дросселя.

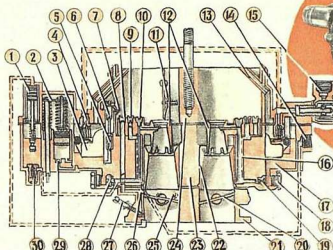


Рис. 2. Внешний вид и схема карбюратора К-114: 1 — поршень экономайзера, 2 — механизм ускорительного насоса, 3 — поплавок (первичной секции), 4 — топливный клапан, 5 — перекутный клапан ускорительного насоса, 6 — топливонепроводящий винт ускорительного насоса, 7 — расшилитель ускорительного насоса, 8 — воздушный жиклер холостого хода, 9 — воздушный жиклер главной дозирующей системы, 10 — топливный жиклер холостого хода, 11 — воздушная заслонка с клапаном, 12 — малый диффузор, 13 — балансирующая трубка, 14 — бобышка для штуцера вакуумного корректора, 15 — топливный штуцер с фильтром, 16 — эмульсионная трубка, 17 — поплавковая камера (вторичной секции), 18 — проба главного топливного жиклера, 19 — главный топливный жиклер, 20 — дроссель (вторичной секции), 21 — корпус смесительных камер, 22 — большой диффузор, 23 — корпус, 24 — крышка поплавковой камеры, 25 — ось дросселя ускорительного насоса, 26 — эмульсионное отверстие холостого хода, 27 — регулировочный винт, 28 — главный топливный жиклер (первичной секции), 29 — обратный клапан ускорительного насоса, 30 — клапан экономайзера.

К системе пуска относится воздушная заслонка 3 с автоматическим клапаном 2 и рычагом, обеспечивающие заданный угол открытия дросселя при закрытой воздушной заслонке.

Как же работает карбюратор К-105? На холостом ходу и при малой нагрузке с прикрытым дросселем двигатель питается через систему холостого хода.

Под действием разрежения за дросселем топливо из поплавковой камеры проходит через главный топливный жиклер и жиклер холостого хода, смешивается с воздухом, подводимым из воздушного жиклера холостого хода, и поступает в смесительную камеру. Состав смеси на малых оборотах холостого хода регулируется винтом 24. Верхнее эмульсионное отверстие 24, расположенное над дросселем, обеспечивает плавное изменение состава смеси при переходе с режима холостого хода на переходные режимы.

Когда двигатель начинает работать на средних и больших нагрузках, вступает в действие главная дозирующая система. Под влиянием разрежения у расшилителя в малом диффузоре топливо из поплавковой камеры, пройдя главный жиклер, попадает в кольцевую полость между эмульсионной трубкой и жиклером холостого хода. Здесь оно перемешивается с воздухом, поступающим из отверстия эмульсионной трубки из воздушного жиклера главной системы. Эмульсия попадает через расшилитель в малый диффузор и далее в главный воздушный канал. Эта эмульсионная перемешивается с воздухом и образует горючую смесь.

При работе двигателя с полностью открытым дросселем для получения максимальной мощности смесь обогащается за счет топлива, подводимого из системы ускорительного насоса. Эта система выводит в главный воздушный канал кар-

бюратора через специальный расшилитель.

При разгоне автомобиля смесь обогащается с помощью ускорительного насоса.

Пусковым обогащающим приспособлением служит воздушная заслонка с автоматическим клапаном.

## ЧЕТЫРЕХКАМЕРНЫЙ КАРБЮРАТОР

Четырехкамерный карбюратор К-114 с последовательным открытием дросселя вторичной секции предназначен для двигателя ГАЗ-13. Его схема, на которой в разрезе показаны одна первичная (слева), одна вторичная камеры и дозирующие системы, изображена на рис. 2. В отличие от карбюратора К-105 он имеет экономайзер с вакуумным приводом и выводит в главную дозирующую систему первичных секций, а также поплавковый механизм с верхним (через крышку) подводом топлива.

Карбюратор К-114, как и К-105, состоит из трех основных частей: корпуса и крышки поплавковых камер, отлитых из цинкового сплава, и чугунного корпуса смесительных камер. На крышке 24 монтируются два отверстия поплавкового механизма (первичной и вторичной камер); приемный топливный штуцер 15 с сетчатым капроновым фильтром; поршень 1 вакуумного экономайзера и воздушная заслонка, установленная в первичной секции. В крышке размещены также балансирующая трубка 13 для изоляции поплавковой камеры и расшилители 7 ускорительного насоса (для каждой первичной камеры) с топливонепроводящими винтами 6, которые одновременно соединяют корпус с крышкой поплавковых камер. Поплавок 3, выполненный из полнкарболита, подвешен в стойках крышки на оси.

Корпус 23 включает в себя две самостоятельные секции: первичную и вторичную. Первичная имеет пять дозирующих систем, питающихся из первичной поплавковой камеры (на схеме слева). Главная дозирующая система и система холостого хода — отдельные для каждой камеры карбюратора, а системы экономайзера ускорительного насоса и пуска — общие на обе камеры.

Вторичная секция имеет только главную дозирующую систему, питающуюся из вторичной поплавковой камеры. В главную дозирующую систему, как первичную так и вторичную секции, входят те же элементы, что и в главную систему карбюратора К-105.

Система холостого хода первичной секции такая же, как в карбюраторе К-105.

В малых диффузорах 12 вторичной секции (она вступает в действие на режиме средних нагрузок) в тех местах, где должны быть жиклеры холостого хода, ввернуты пробки. Клапан 30 системы экономайзера открывается поршневым механизмом 1, работающим от разрежения за дросселем первичной секции.

Топливо из системы экономайзера поступает в главные дозирующие системы только первичной секции. Жиклер его размещен непосредственно в корпусе клапана 30.

Ускорительный насос карбюратора — поршневой с впрыском топлива в обе первичные камеры.

В корпусе смесительных камер 21 на общих осях попарно располагаются дроссели вторичной 20 и первичной секций. В горловинах последней имеются выходные отверстия системы холостого хода, верхние 26 и нижние, сечения которых регулируются винтами 27.

Оси первичной и вторичной секций связаны между собой системой рычагов. Благодаря им достигается следующее взаимодействие:

- дроссели вторичной секции начинают открываться при угле открытия заслонки первичной секции порядка 50°;
- конец открытия дросселей первичной и вторичной секций совпадает;
- при закрытой воздушной заслонке дроссели вторичной секции не открываются;
- при закрытии воздушной заслонки дроссели первичной секции прикрываются на заданный угол.

Поплавковые камеры карбюратора соединены между собой дренажной канавкой. Она предназначена для слива излишков топлива из вторичной камеры в первичную, если вторичная не работает, а ее топливный клапан потерял герметичность. Уровень топлива в поплавковых камерах можно контролировать через смотровое окно.

### ОСОБЕННОСТИ УХОДА

Чего-либо нового в уходе за карбюраторами единого размерного ряда нет. Требуется, как и обычно, периодически очищать, продувать и промывать их для удаления смолыстых отложений. Необходимо контролировать уровень топлива в поплавковой камере и исправность поплавкового механизма. Обязательна проверка дозирующих элементов, в том числе узлов экономайзера и ускорительного насоса. Важно также определить исправность уплотняющих прокладок и

герметичность заглушек. Наконеч. карбюратор регулируют для работы двигателя на малых оборотах холостого хода. Но все же некоторые особенности в техническом обслуживании и регулировке узлов новых карбюраторов есть, и на них следует остановиться подробнее.

Основными причинами неадекватности уровня топлива заданным пределам являются: негерметичность поплавка, неправильный его вес, неисправность топливного клапана.

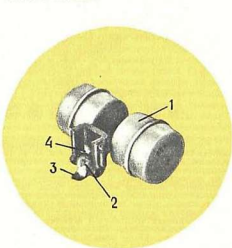


Рис. 3. Поплавковый механизм карбюратора К-105.

На рис. 3 показан поплавковый механизм карбюратора К-105. Поплавок 1, а также рычаг 2 изготовлены из поликарбоната. Герметичность их проверяют погружением в воду, нагретую до 80—85°С. При этом не должно быть пузырьков воздуха. Если поплавок негерметичен, необходимо удалить из него бензин и просушить его. Затем места, где выходит воздух, смазывают поликарбонатом, растворенным в муравьиной кислоте (85 проц.) или эпоксицидными смолами ЭД-5 и ЭД-6. Вес одного поплавка не должен превышать 5,5 г.

Если надо увеличить уровень топлива, перемещают язычок 3 рычага поплавка вверх, если надо уменьшить — вниз.

Ход поплавка не должен превышать 10 мм. Величина хода регулируется подгибанием язычка 4. Когда уровень топлива регулируют непосредственно на автомобиле, необходимо установить последний на горизонтальную площадку и дать поработать двигателю на режиме малых оборотов холостого хода в течение 5 минут. Уровень топлива при этом должен находиться в пределах меток на ободке смотрового окна.

Узел экономайзера регулируют после разборки карбюратора для очистки и проверки и последующей его сборки. В этом случае не следует менять местами перепускной клапан 11 (см. рис. 1) ускорительного насоса и клапан 18 экономайзера. Оба они похожи друг на друга, но клапан 18 подобран по весу, причем так, что он открывается при разрежении на карбюраторе, соответствующим 2000 об/мин коленчатого вала двигателя. Момент включения этого клапана регулируют на карбюраторе со снятой крышкой. Полное включение должно быть тогда, когда расстояние

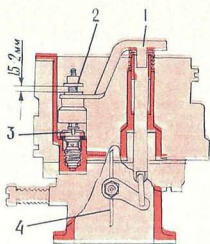


Рис. 4. Регулировка привода экономайзера: 1 — планка привода, 2 — регулировочная гайка, 3 — клапан экономайзера, 4 — дроссель.

между планкой привода 1 и регулировочной гайкой 2 (рис. 4) равно 1,5—2 мм.

При сборке малого диффузора (рис. 5) следует обращать внимание на плотность посадки эмульсионной трубки 1 в гнезде. В верхней части топливного жиклера холостого хода 2 находится уплотнительный буртик. От уплотнения этого жиклера зависит расход топлива на малых скоростях движения автомобиля и работа двигателя на малых оборотах.

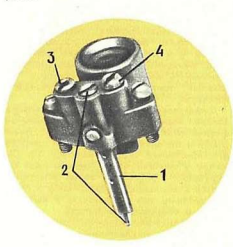


Рис. 5. Малый диффузор в сборе.

Воздушные жиклеры — главной системы 3 и системы холостого хода 4 — имеют разные резьбы, чтобы не перепутать их местами.

Жиклеры малых диффузоров первичной и вторичной секций карбюратора К-114 — разной производительности и расположены симметрично относительно его оси. Поэтому эти диффузоры должны быть установлены каждый только на свое место. Для этого они снабжены фиксирующими штифтами.

**А. ХАНУКОВ,**  
руководитель сектора топливной аппаратуры ЦИТА;

**И. УСОВ,**  
главный конструктор проекта.

Ленинград.



# С А Д Е Е С

## 4 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

На страницах журнала «За рулем» уже помещались советы по увеличению мощности лодочных двигателей, но они носили характер общих рекомендаций безотносительно к той или иной модели.

публикуемой ниже статье чемпионом ДСОАФ В. Лавров делится опытом подготовки к соревнованиям на наиболее распространенном у нас подмосковном моторе «Москва», который устанавливается на спортивных судах класса МА-250 (моторонок).

Несколько общих советов. Принципы форсировки двухтактного двигателя достаточно хорошо известны водномоторникам (об этом, в частности, шла речь и в журнале «За рулем» № 3 за 1960 год, стр. 22—23), поэтому нет смысла их повторять.

Нужно только обратить внимание на то, что степень сжатия в форсированном моторе «Москва», работающем на бензине Б-70, не должна превышать 9,7. Это соответствует объему камеры сгорания, равный 14 см<sup>3</sup> без учета отверстия для свечи.

Необходимо также помнить, что при скорости 40 км/час каждый квадратный сантиметр лобовой поверхности подводной части двигателя оказывает сопротивление, равное 0,85 кг. Поэтому, подготавливая мотор и соревнования, надо уменьшить его лобовую поверхность и придать подводной части более обтекаемую форму. Это достигается с помощью так называемой грубой обдирки с последующей зачисткой и полировкой.

Для уменьшения лобового сопротивления целесообразно такие добавки в виде порожникового (в соответствии с особенностью корпуса) погружения подводной части мотора. Например на нашей лодке антинавантажная плита установлена на 1 см ниже днища, однако эта величина может изменяться в зависимости от характера дистанции и состояния воды.

Кроме того, нужно сказать, что при скорости 40 км/час на каждые 10 кг веса лодки (сверх расчетного) снижают скорость примерно на 1 км/час. Поэтому нужно всемерно стремиться к уменьшению веса лодки. Надо избегать за счет изменения подвески, облегчения напота, изъятия рулевого уменьшения веса мотора с 32 до 27 кг.

Остановлюсь подробно на наиболее эффективных переделках нашего двигателя.

Уменьшение объема камеры. Объем одной половины картера в ВМТ равен 436 см<sup>3</sup>, что соответствует степени сжатия в 10,5. Для увеличения продувки и наполнения цилиндров рабочей смесью мы уменьшили объем картера на 20 см<sup>3</sup>, повысив степень сжатия до 1,45, эти каналы отпустили крышки перепускных каналов, срезав блок на 5 мм, как это показано на рис. 1. Чтобы переход был плавным, изготовили клиновидные вкладыши. При подготовке крышек приходится пропильвать в них вырезы и подрезать ребра на стенке цилиндра. Делать это надо очень осторожно, дабы избежать сколов стенок.

Воздушный корректор качества смеси. Когда увеличивают проходные сечения для рабочей смеси в каналах карбюратора и крышке клапанной переборки, то наблюдается увеличение количества смеси в нижнем и верхнем цилиндрах, особенно при срезании проточа в крышке переборки. Чтобы устранить этот недостаток, мы просверлили в плоской части крышки (против среднего лепестка нижнего цилиндра) отверстие в 6 мм. Для подбора качественной смеси отверстие переделали поперек пластиной, закрепленной винтом крышки (рис. 2).

Воздушная коррекция, также как и топливная, зависят от погоды и требуют соответствующей регулировки. При наличии тахометра-индикатора, описание которого помещено ниже, регулировка двигателя несложна. На ходу при помощи иглы, перекрывающей подачу топлива, достигаются желаемые обороты, так как эти три фактора взаимосвязаны, то при изменении положения одного, надо изменить и положение двух других. Если нет тахометра, то коррекция производится по состоянию свечей. Легкий нагар свидетельствует о неправильном положении корректора.

Дополнительная смазка коренного и промежуточного валов. При эксплуатации форсированного мотора «Москва» часто выходит из строя коленчатый вал. Происходит это вследствие перегрева его средней шейки при недостаточной смазке.

Чтобы предупредить такую аварию, установили дополнительную масляную среднего подшипника, используя обе полости под клапанной переборкой, предварительно свернув их. Для подвода масла и подшипнику нужна просверлить два отверстия диаметром 1 мм (рис. 3).

Прибегая к такой переделке, следует обратить внимание на направление вращения вала и место подвода смазки, чтобы создать масляный клин в наиболее напряженной части подшипника.

На нашем двигателе отверстия для заливки масла просверлены сбоку, со стороны выпускных онов. Заливочное отверстие плотно закрыто пробкой (резьба М-6) с прокладкой. Смазки хватает приблизительно на 40—45 минут работы двигателя.

Можно просверлить отверстия в более удобном для заливки месте, например, рядом с карбюратором, на клапанной переборке, но резьба в пластмассовой стенке недостаточно прочна. Кроме того, это усложнит надежность еще в одно отверстие — на запасной переборке.

Электрический тахометр-индикатор. Регулировка двигателя «Москва» на максимальные обороты в условиях соревнований очень затруднена шумом большого количества одновременно работающих моторов.

Для объективной регулировки мы использовали простейший индикатор оборотов собственной конструкции. Он, как это видно на рисунке 4, представляет собой индукционную катушку с железным сердечником, помещенным в отверстие вала. Вращающийся магнитный магнето. К катушке подключен микроамперметр. Ток в цепи изменяется пропорционально скорости изменения магнитного потока. Это значение, и число оборотов магновина. Так как в цепи протекает переменный ток, то шкала прибора градуирована неравномерно: снятая шкала, она растягивается по мере увеличения оборотов.

Чтобы тахометр не влиял на систему зажигания, необходимо обеспечить наличие собственной конструкции. Для этого мы использовали высокочувствительный прибор М-24/36 со шкалой 0,75 в (при такой градуировке это соответствует 0,75 тысяч об/мин.) и диоды ДГЦ-24, смонтированные внутри прибора, который нами дополнительно герметизирован.

Датчик изготовлен из мягкой стали (ст. 3), а обмотка — из медной проволоки 0,1—0,2 мм, тщательно изолированной лакокрасочной и банкетом. Датчик с указателем соединен гибким шнуром. Тахометр-индикатор крепится на резинových амортизаторах и транзитной доске лодки.

Градуировка прибора заключается в подборе оптимального числа витков катушки индукционного датчика. Так как это число зависит от чувствительности указателя, качества магнитного датчика и магновина, то оно подбирается опытным путем. Наиболее рациональный способ подбора числа витков сводится к следующему. Предварительную подгонку производят не на моторе, а на токарном станке, позволяющем получить 50—60 максимальных оборотов двигателя в минуту, чтобы максимальные обороты двигателя были в пределах шкалы, а номинальные, под нагрузкой, составляли бы 75—шала). Вначале наматывают 25—30 витков, а затем после пробы уточняют их число по формуле:

$$X = \frac{W \cdot R_{max}}{I_{max}}$$

где X — необходимое число витков, W — число витков на датчике (во время пробы), I<sub>max</sub> — предполагаемое число оборотов в минуту под нагрузкой, I<sub>проб</sub> — число оборотов в минуту, измеренное тахометром или определенное по шкалам станка.

Предлагаемый тахометр при наличии манометра-указателя скорости дает возможность с минимальными затратами труда и времени получить объективную оценку работы мотора и вала. А это имеет огромное значение при подготовке и эксплуатации форсированного двигателя.

\* \* \*

Все изложенное здесь нововведение позволило нам успешно выступить в минувшем спортивном сезоне, завоевав в классе моторонок звание чемпиона ДСОАФ и серебряные медали на первенстве СССР по водномоторному спорту. С двигателем «Москва» наша лодка развивает 45 км/час.

В. ЛАВРОВ,  
чемпион ДСОАФ  
по водно-моторному спорту.

ПО КОНТУРУ СЯКА  
5 мм

ВКЛАДЫШ

Рис 1

Рис 2

отв. 1 мм

Рис 3

0,15

0,6

0,4

0,2

0,1

0,05

0,02

0,01

0,005

Рис 4



# ТАКТИКА В МОТО

## КАК ОБУЧАТЬСЯ ТАКТИКЕ

Новая техника езды — все это изменило характер кросса, превратило его, по существу, в скоростное соревнование. Талеры гонщики не растягиваются на многие километры, как это было раньше, а идут «кучно», группой, борясь за каждую секунду, за каждый метр. В новых условиях следует по-иному взглянуть и на тактику мотокроссмана.

Тактика в кроссе до последнего времени сводилась в основном к сравнению возможностей своей машины и машины противника, тщательному ознакомлению с трассой (выбор самых удобных проездов — «срезов», мест обгона, выходов на препятствие), обдумыванию стартовых вариантов. Иными словами, была тактическая подготовка проходила до начала соревнования. Развитие же тактического мышления в процессе самой гонки не уделялось внимания, так как на длинной трассе в этом не было особой необходимости.

Ныне же на передний план выдвигается тактическая и психологическая подготовка кроссмана, умение его бороться в большой группе равных по силе спортсменов с помощью разнообразных тактических приемов.

Какие же особенности имеет тактика в современном кроссе?

В ходе борьбы спортсмен довольно часто «нападает», стараясь обойти впереди идущего, или «обороняется» — препятствует обгону. В первом случае, кроссмен хорошо видит соперника. При определенном навыке и развитом спортивном мышлении он в состоянии предугадать его замыслы. Идя на колесе у противника, он может пресмотреться к тому, как тот берет препятствия, подметить у него ошибки, неточности и, используя их, на одном из кругов выйти вперед.

Сложнее действовать в обороне, так как противника не видно, и угадывать его намерение приходится интуитивно. Но и в этих условиях можно проводить эффективные приемы. Оборонительная тактика позволяет сконцентрировать силы в определенном моменту, чтобы быстро оторваться от соперника. Действия в обороне сложны своей гибкостью. Каждый круг надо стремиться идти по-иному, не повторять одних и тех же приемов, чтобы противник не мог предугадать ваших намерений.

Пока что большинство наших мотоспортсменов (даже ведущих) еще уступает в тактическом мастерстве лучшим зарубежным гонщикам. Объясняется это, в частности, малым количеством соревнований на современных трассах. Для освоения в короткий срок опыта ведения тактической борьбы — выработки умения мгновенно оценивать обстановку и принимать правильные решения целесообразно проводить специальные тренировки по тактике. Они, как показала практика, разнообразят тренировочный процесс, в значительной степени повышают к нему интерес гонщиков, а главное — быстро дают желаемый эффект.

Разминка. Обычно считают, что разминка нужна мотоспорсмену только для подготовки организма к повышенным нагрузкам. На самом деле она необходима и для подготовки к ведению тактической борьбы, так как сумма несложных упражнений повышает возбудимость центральной нервной системы и быстро реагирует, помогает бороться с отрицательными эмоциями, в частности, с чрезмерным волнением на старте. Разминку мы начинаем с небольшой (2—3 минуты) пробежки, а затем выполняем несколько упражнений для рук и плечевого пояса (отжимание от земли, мах руками, вращение корпуса, наклоны в стороны). Особое внимание уделяется кистям рук, так как на них в заездах падает большая нагрузка. Очень полезно сделать самомассаж кистей, а также наклоны головы в разные стороны.

Для гонщиков подвижных, легко возбудимых разминка должна быть непродолжительной и не очень интенсивной. Для медлительных и флегматичных по натуре спортсменов необходима более длительная и интенсивная разминка. В среднем же она должна продолжаться 10 минут и заканчиваться к началу прогрета двигателя, за 15 минут до старта.

Мы практикуем разминку как перед тренировками, так и перед выступлением на соревнованиях.

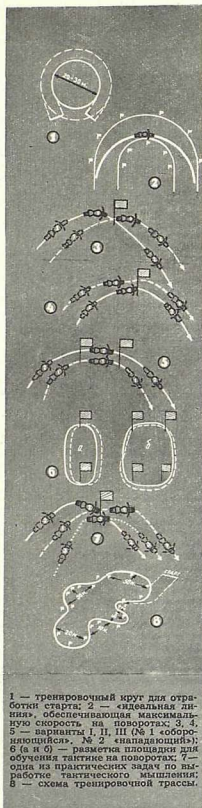
Старт — самый волнующий момент гонки. Удачно начало соревнования способствует подъему спортивного духа, вселяет уверенность в успех. Поэтому отработке старта надо уделять серьезное внимание.

До того, как станет известно стартовое положение гонщика, нужно оценить различные точки стартовой линии по отношению к первому повороту (тумбе) и мысленно попробовать выйти к нему из различных стартовых положений, по различным радиусам — внутренним и наружным. Необходимо продумать действия после команды «марш» как при задержке, так и при удачном старте.

Если старт взят плохо, не следует «атаковать» тумбу в группе — нужно стараться идти по большому радиусу, чтобы иметь возможность маневрировать. У тумбы возможен завал, кроме того, вся группа движется по малому радиусу, что снижает ее скорость, поэтому, идя с заходом (в стороне от основной группы), можно даже выиграть во времени и сразу же обойти многих участников. Чтобы быстрее набрать скорость, можно на старте слегка поднять машину на заднее колесо и таким образом уменьшить его буксование.

Умение маневрировать среди стартовых позволяет уже в начале гонки обеспечить место в группе лидеров.

Различные стартовые ситуации изучаются нами на тренировках следующим образом. На ровной площадке флажка-



1 — тренировочный круг для отработки старта; 2 — «заведенная линия», обеспечивающая максимальную скорость, на поворотах 3, 4, 5 — варианты I, II, III («обороняющийся», № 2 «нападающий»); 6 (а и б) — разметки площадки для обучения тактике на поворотах; 7 — одна из практических задач по выработке тактического мышления; 8 — схема тренировочной трассы.

## НЕ СИЛОЙ, А УМОМ

«В кроссах берут не силой, а умом». Эти слова хорошо знакомы спортсменам-мотоциклистам. Но подлинный смысл их становится понятен именно сейчас, когда мотокросс претерпел большие изменения.

Короткая трасса (2—2,5 км), до предела насыщенная поворотами и препятствиями, мощные и легкие мотоциклы,

# КРОССЕ



Ю. ТРОФИМЕЦ,  
мастер спорта, тренер.

ми обозначается круг (рис. 1) диаметром 20—30 м, групповые старты (7—10 за тренировку) даются при заведенных двигателях с использованием стартовой резинки. В этих условиях сразу возникает борьба за лидерство. На коротком круге вырабатывается чувство пространства и стартовая резинка, которой так часто недостает кроссовикам. Малый круг, кроме того, заставляет идти с заносом заднего колеса на повороте, что, на наш взгляд, нужно шире внедрять в кросс.

Стартовая резинка помогает вырабатывать хорошую реакцию. Звезды мы проводим с «правыми» и «левыми» кругами.

Повороты. Основным местом обгона являются повороты. Именно здесь и завязывается основная борьба за выход вперед. С точки зрения тактики, поворот можно проводить свободно (когда нет противника) в нападении и в обороне.

Свободные повороты преодолеваются на максимальной скорости. Для этого на тренировках определяют «идеальную линию» движения (рис. 2). Эта линия, образованная при широком заходе, как бы срезавет вершину поворота и позволяет выйти к противоположной стороне дорожки. «Идеальная линия» обеспечивает наивысшую скорость и дает возможность пройти поворот без лишнего переключения передач.

Действуя в нападении, нужно избегать езды следом за противником, потому что это затрудняет торможение, маневр и неизбежно влечет за собой проигрыш. В том случае, если нападающий движется в стороне от соперника, он может маневрировать и тормозить в наиболее близкой к повороту точке, обеспечивая «плотный» выход к нему на высокой скорости. От нападающего требуется очень тонкое чувство дистанции. Сохраняя ее минимальной, необходимо обеспечить свободу действия при пересечении (скрещивании) пути, то есть возможность быстро переместиться влево или вправо от линии езды противника. При скрещивании путей обороняющийся старается оказыва-

ть в месте пересечения раньше с тем, чтобы избежать возможного столкновения.

Во время обгона на повороте любого радиуса могут возникать различные ситуации. Ниже характеризуются наиболее типичные случаи.

#### Вариант I (рис. 3).

Обороняющийся на высокой скорости близко подходит к поворотному флажку. Нападающий в этом случае должен сместиться в сторону от флажка и сохранить малую дистанцию, но достаточную, чтобы избежать столкновения при пересечении. Так как нападающий раньше подает газ, то при выходе из поворота или же к концу следующей прямой он сможет оказаться впереди.

#### Вариант II (рис. 4)

Обороняющийся подходит к повороту по линии нападающего в первом варианте. Последний в этом случае старается вылиться между флажком и обороняющимся, чтобы заставить его снизить скорость, а самому выйти вперед. Главная задача здесь заключается в том, чтобы оказаться на пересечении раньше обороняющегося. Это достигается использованием максимальной скорости на прямой и близким подходом к флажку (тормозить надо как можно позже и резче).

#### Вариант III (рис. 5)

Обороняющийся выходит к повороту по малому радиусу на малой скорости. Нападающий должен идти большим радиусом (по «идеальной линии») и на высокой скорости обходить соперника.

Используя тот или иной вариант, нужно учитывать положение препятствий до входа в поворот, длину прямой после него и характер следующего препятствия. В нападении серию поворотов с малыми радиусами целесообразнее проходить по первому или второму вариантам. На повороте же с большим радиусом, когда до и после него следует длинная прямая, выгоднее применять третий вариант обгона (особенно он эффективен, как уже указывалось, на первом стартовом повороте).

Действия обороняющегося во всех случаях сводятся к тому, чтобы, сохраняя высокую скорость прохождения поворотов, обеспечить себе лидирующее положение.

Как же строить тренировки, чтобы развить тактическое мышление? На

тренировочной площадке ставит две поворотные тумбы (флажки) на расстоянии 40—50 метров друг от друга, как это показано на рис. 6а.

Гонцики разделяются на группы по 3 человека и каждый из них получает индивидуальное задание. Приведем пример (рис. 7). Гонцик № 1 получает задание действовать в обороне по первому варианту и делать поворот у самого флажка. Гонцик № 2 должен войти в поворот «с заходом» так, чтобы на пересечении обогнал гонцика № 1. Перед гонциком № 3 стоит задача обойти гонцика № 2, действуя по второму варианту (включиться между флажком и гонциком).

Получив задание, гонцики теоретически разбирают все возможные варианты, а затем примерно десять раз повторяют их практически. После этого проводится тренировочные заезды без индивидуального задания, чтобы выяснить, насколько усвоены тактические приемы.

После того, как спортсмен усвоил тактику прохождения крутых поворотов на малой скорости (вокруг двух флажков), следует увеличить радиус поворота, ставя на каждом из них еще по флажку (рис. 6б). Так, варьируя радиусом, изменяют скорость на повороте и отработывают тактические навыки.

Заключительный этап тренировки — заезд по специальной тренировочной трассе (рис. 8), расположенной на ровной травяной площадке, и включающей самые различные повороты — от острого (вокруг одного флажка) до диаметра в 50 м. В заезде участвует вся группа спортсменов, дистанция — 2 круга, старт — общий.

Прямые участки. Задача кроссовика на прямых участках — улучшить или сохранить свое положение. Достигается это тактическим маневрированием: захват в начале прямой выгодного положения для взятия следующего поворота, выход на наветренную сторону на пыльных участках, выбор наиболее твердого грунта для уменьшения буксировки и т. д.

Финиш. Это решающий этап гонки. Здесь очень важно сохранить спокой-



## Перед туристским сезоном

### НЕЛЬЗЯ ЛИ БЕЗ БЮРОКРАТИЗМА?

Приближается сезон массовых туристских путешествий. Как же встретят туристов кемпинги и пансионаты? Этот вопрос волнует многих автомобилистов.

Летом прошлого года мы предприняли поездку из Москвы на Черноморское побережье Кавказа. И, к сожалению, убедились, что в этом деле есть еще много недостатков.

Печать незавершенности лежала на оборудовании почти всех кемпингов и пансионатов, подъездных путей к ним. К Ростовскому кемпингу, например, вела плохая дорога без указателей, территория его лишь готовили к приему туристов. В Анапском пансионате только оборудовали палаточную территорию, напоминала строительную площадку. И все это в разгар лета.

Пансионат «Джубга» функционирует не первый год. Времени было достаточно, чтобы продумать все до мелочей. Но вот, что пришлось записать мне в дорожном дневнике: «Душ не работает. В умывальнике нет зеркала, вешалки. В воскресенье не было ни механика, ни мойщика, ни заправщика».

Нам кажется, что во всех кемпингах и пансионатах необходимо иметь несколько осмотровых канав или эстакад для обслуживания автомобилей самими автомобилистами, души с горячей водой. Вряд ли надо доказывать, что в речке или под холодным душем нельзя мыть масло с тела.

На первый взгляд в кемпингах и пансионатах все благополучно. Туристов тепло и приветливо встречают, хорошо провозжат. Но ведь перед ними впереди подчас большой и утомительный, часто неземаный путь. С чем же отправляют их в дорогу, кроме пожелания «счастливого пути»? Кроме маршрутные схемы рекомендуемых путешествий,

сведения о погоде, где рекомендации о дальнейших остановках?

Было бы хорошо, чтобы в новом сезоне во всех кемпингах и пансионатах появились перечни и ценники услуг, списки ближайших станций технического обслуживания автомобилей, заправочных колонн. Ведь в прошлом году даже дежурные администраторы не могли ответить, где находится следующий кемпинг, как его разыскать и легко ли в нем получить место.

Как известно, кемпинги и пансионаты организованы и построены Министерством торговли РСФСР. Но торговля-то здесь как раз и нет! Между тем желательно иметь в продаже географические карты и книжки, схемы маршрутов, не лишне также — предметы туалета, пляжное и другое курортное снаряжение. Пока лишь продаются автодетали, но и это обставлено весьма бюрократически. В пансионате «Адлер», например, для того, чтобы купить фильтр тонкой очистки масла за 30 копеек, надо написать и заполнить столько бумаг, да еще пройти столько инстанций «оформления», что у многих охота к подобным приобретениям отпадает.

Все эти недостатки легко устранимы. Хочется верить, что обслуживанию туристов будет из года в год улучшаться и гостеприимство в кемпингах и пансионатах станет настоящим и традиционным.

Г. ГЕЦОВ,  
автомобилист.

Москва.

### ЕСТЬ ЕЩЕ «ПЯТНА НА СОЛНЕЧНОЙ ТРАССЕ»

Дважды на протяжении последних двух лет я путешествовал на своем автомобиле «Москвич-407» из Москвы в Крым и обратно. В прошедшем году многие новшества на автомагистрали меня приятно удивили.

разом обеспечить тренировку. Трассу обязательно следует размечать 10—20 флажками с древками длиной не более 30 см. Наличие флажков дисциплинирует гоночников, дает возможность акцентировать их внимание на главном, легко меняться — добавлять или выбрасывать — участки и препятствия.

Для подачи команд и корректировки технических тренировок необходим электромегафон.

Тренировки требуют коллективного анализа. Его надо проводить сразу же после окончания заездов, до возвращения в гараж.

Занятия по тактике проводятся у нас раз в неделю и включают: 1) разминку (10 мин), 2) старты по малому кругу (6—7 мин), 3) отработку тактики на двух поворотах (по 10 мин с каждой парой гоночников), 4) отработку тактики поворотов в группе из трех гоночников (по 10 мин), 5) групповую отработку комплексов поворотов (10 мин), 6) разбор занятия.

Львов.

Сами посудите, что ни областной центр, то рядом кемпинг. Теперь есть, где устать, путешественникам отдохнуть, привести себя в порядок. Но, к сожалению, не все еще в кемпингах благополучно. Я побывал в двух из них — Курском и Харьковском — и увидел немало недостатков.

Несправедливо дорог прокат постельных принадлежностей. За пользование ими в Курском кемпинге беру по 70 коп. с человека в сутки, т. е. столько же, сколько за место в хорошей гостинице. К тому же туристы должны сами получить и перенести постели от склада до жилых помещений.

Каждый, кто приезжает в Харьковский кемпинг, вынужден претерпеть сложную процедуру оформления. Сведения о туристе заносит в книгу, имеющую 16 граф, среди которых есть и такие, как «год рождения», «номер водительского удостоверения и кем оно выдано», «цель приезда» и даже «национальность». Непонятно, какое значение имеет для администрации, старый я или молодой, русский ли украинец? И зачем еще приезжать в кемпинг, кроме того, как отдохнуть и перекусить? Однако, что хорошее начинание уже заражено элементами бюрократизма.

В обоих кемпингах установлен порядок, при котором можно выехать не раньше 6 часов утра. Почему? Как быть, если вы приехали днем, отдохнули и хотите продолжить путь ночью?

В Курском, в Харьковском кемпинге нет столовой. К услугам клиентов — буфет типа «забегаловки», но цены в нем ресторанно. И уж совсем ни к чему продавать здесь вина и коньяки.

Теперь о технической стороне дела. Если с вашей машиной случится в дороге какая-либо неприятность и потребуются квалифицированная помощь, в кемпингах вы вряд ли ее получите. На автомагистрали всего-навсего две станции технического обслуживания автомобилей (в Мценске и Зеленом Гае), не считая Харьковской станции, расположенной в центре города. И это на 1500 км пути! Попасть туда почти невозможно; нужно потерять минимум сутки, столько жеющих. Есть претензии и к автозаправочным станциям. Они не продают масло «СМ». В Симферополе же и Ялте в течение месяца в колонках не было бензина 1 сорта.

И последнее. На трассе — ни вблизи кемпингов, ни вдали от них — мало еще порядка. Работников ГАИ и ОРУД не встретишь вне населенных пунктов. Между тем еще нередки такие грубые нарушения правил движения, как обгон на крутых спусках и подъемах, а также двойной обгон и непрерывное свечение с дальнего на ближний в темное время суток.

От шоферов автомобилей, выезжающих на трассу с грязных прилегающих дорог, никто не требует очищать колеса. Между тем правилами категорически запрещается загрязнять полотно магистральной.

Несколько лет назад в журнале «За рулем» была напечатана статья о магистрали Москва — Симферополь. Она называлась «Пятна на солнечной трассе». Эти пятна убывают очень медленно. А жал...

В. ОСТАПЕНКО,  
автомобилист.

## Тактика в мотокроссе

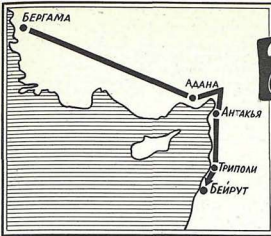
вие и не пропустить сзади идущих гоночников. Но именно к концу дистанции, когда надо мобилизовать все силы, о тактике забывают и попадают в ошибки.

Практика показывает, что самообладание на решающем этапе гонки также можно развивать в ходе тренировки, например, с помощью так называемого искусственного кучного финиша. Для этого за два круга до окончания тренировочного заезда все останавливаются и, выстроившись на линии, вновь принимают старт. В этом случае все гоночники должны проявить не только волевые усилия, но и ориентировку, тактическую гибкость, чтобы победить тактически и успешно финишировать. Такой финиш следует повторять несколько раз.

### НЕСКОЛЬКО СОВЕТОВ

Итак, секреты тактики можно постигнуть в процессе тренировочных занятий. Но для этого нужно соответствующим об-





## ПОД ЗНАКОМ КЕДРА

Побывать в Ливане и не посетить знаменитые кедровые леса так же невозможно, как приехать в Прагу и не осмотреть Староместскую площадь. Ливанцы гордятся своими кедрами. Они красуются на государственном гербе и флаге страны. Стройный, красивый кедр изображен над козырьком фуражек полицейских и военных, на номерных знаках полицейских и военных автомобилей.

Направляясь к кедровому заповеднику, мы выбрали дорогу через Зарту. До самых кедров она покрыта хорошим асфальтом. Несмотря на высокогорный характер, дорога совершенно безопасна. Она набирает высоту очень медленно, незаметно. Горный массив Ливана на востоке кажется непроходимой стеной, которая не приближается, несмотря на движение. Едем быстро, для облегчения оба прицепа оставлены в Бейруте. Автомобили как бы благодарят нас за это своей свободой.

Стоит ноябрь, финишные пальмы гнутся под тяжестю плодов, море у Триполи теплое, как летом. И вдруг в окно подует такой свежий ветер, от которого даже побежали мурашки по рукам. Смотрим на альтиметр. Ого! Мы находимся выше чем 1100 м над уровнем моря. Минуем поворот перед селением Эхден и не верим своим глазам.

Канадские тополи, аллеи вдоль дороги окрашены в желтый и красный цвета осени. Ста метрами выше деревья уже почти без листьев. И уже начинают казаться, что вот-вот начнет падать снег и вся окрестность превратится в белый сказочный мир лыжников. Так здесь и бывает в действительности, но только в декабре, причем на седловину самой высокой ливанской горы Карит-э-Суда (3083 м) лыжником доставляет подъемник.

Дорога из Эхдена на Беши идет на высоте 1300 м, а рядом живет ущелье. На противоположном склоне, как на ладони, деревья Хасрун, живописная в предвечернем свете и защищенная скалами мощным хребтом. Горный поток на дне ущелья не виден, но чувствуется. Истоки реки — в известковой пещере Кадши; они скрыты за серпантинном горном шоссе и кедрами. Сюда ведет только узкая пешеходная тропинка. У скалнатовой пещеры предпоследняя остановка туриста. Здесь автомобиль приходится доказывать, на что он способен: на протяжении 7 км поднимаемся более чем на 500 м.

То, что мы видим при закате солнца справа от дороги, напоминает театральные кулисы. Это — кедровый лес, именно из-за него сюда и ехали, но не верится, что он настоящий. Лес кажется сказочным, похожим на декорацию к драме из времен древности.

От леса дорога ползет в горы. На границе 2000 м, у начала подъема, кончается асфальт. Дальше легковой автомобиль может продвигаться только с большим трудом. Дорога сужается, проезжая ее часть устлана большими камнями. Если какой-нибудь автомобиль и доберется до седловины на высоте 2460 м над уровнем моря, ему лучше возвратиться к кедрам. Спускаться по ту сторону гор в долину Бекаа, находящуюся между горными массивами Ливан и Антиливан, опасно не только из-за узкой и крутой дороги. Можно заехать в глубокой колее.

На вершине дует холодный ветер. Быстро надеваем свитеры и дышим на руки. День клонится к концу, а перед нами участок дороги, сведения о котором очень противоречивы.

Спуск с Ливанских гор в долину Бекаа — событие для каждого шофера. Могучие горы, затем на 1400 м ниже — обширное плоскогорье, отроги противоположного Антиливана — все это создает впечатление будто летишь на самолете, а не едешь на автомобиле. Но берущие все больший разгон «Татры» и необходимо включать низшие передачи не дают усомниться в том, что колеса на земле.

Наиболее целесообразно двигаться здесь на третьей передаче, с включенным демультипликатором и немого притормаживать. По обеим сторонам каждого автомобиля остается только 30 см дороги. Только бы никого не встретить! Что тогда делать? Но, как нарочно, с противоположной стороны появляется джип. Он в лучшем положении, приехал к краю склона, а мы находимся с правой, внешней стороны дороги. Под нами головокружительная глубина, крутой каменный склон. Край дороги мягкий, осыпающийся. Выдержит ли он автомобиль? Сантиметр за сантиметром продвигаемся вперед и вправо. Если правые колеса соскользнут, кто знает, что случится. Шины выходят на половину своей ширины за проезжую часть дороги, только так можно продвигаться дальше.

На первой передаче, с включенным демультипликатором медленно движемся вперед. Наконец минуем широкую часть джипа и поворачиваем руль вле-

во, чтобы правое переднее колесо не провалилось.

Теперь лучше на минутку остановиться. У всех столетия лбы, вырывается обильный вздох облегчения. Только бы такое больше не повторилось.

Увы, этому желанию не суждено исполниться. Нам встретились еще три тягача с прицепами и один ювжанийский легковой автомобиль. Но, теперь уже в лучшем положении были мы, так как сами прижились к склону с внутренней стороны дороги. Продавливать трюки на краю пропасти предоставили другим. Хотя и это — большое испытание нервов.

Когда на горизонте показалась деревня Аината, мы очень обрадовались. Правда, дорога не улучшилась, скорее, наоборот. Но ехали мы уже по равнине.

От селения Мшатле в направлении на Бальбек идет прекрасная дорога с асфальтированными покрытием. Предгорье понижается до 1000 м над уровнем моря, что составляет примерно среднюю высоту северной части долины Бекаа.

На перекрестке в Штауре дорога соединяется с шоссе, идущим из Дамаска в Бейрут. Снова поднимаемся на главный горный хребет и с его вершины смотрим на запад, на Средиземное море, и на восток, через всю долину Бекаа. Рядом с шоссе проходит высокогорная железная дорога, соединяющая Бейрут с Дамаском. Поезда здесь уникальные. Они курсируют только два раза в неделю; тянут состав старенькие французские локомотивы. На открытых местах построены туннели, которые служат скорее защитой от снега зимой. Шоссе Бейрут — Бекаа в зимние месяцы иногда становится непроходимым для автомобилей из-за обледенения его крутых подъёмов.

## В СИРИЙСКОЙ ПУСТЫНЕ

Юго-восточная граница Сирии не имеет обозначений в виде каких-либо столбов. Тут нет и постоянных поселений. Можно заметить лишь несколько караванных троп. Степные орлы и пастухи-бедуины олицетворяют здесь жизнь.

В западной и северной части страны другая картина. Волшебница-вода вызвала к жизни селения и города, наполнила живоительной влагой поля и сады, помогла развиться промышленным предприятиям. На севере ве несет река Евфрат, на западе она бежит со склонов Антиливана.

Продолжение. См. «За рулем» № 1—12 за 1960 г. и № 1, 2, 3 за 1961 г.

Главной коммунистической страны является автомобильная дорога Халеб — Хомс — Хама — Дамаск — Дера, соединяющая север с югом. Другая важная дорога пролегает перпендикулярно к первой, восточнее Халеба, вдоль Евфрата, до главного города бедуинов — Дайра-Зора. На западе проходит шоссе Дамаск — Бейрут и Халеб — Латакия.

В Дамаске мы решили двигаться в северо-восточном направлении, прямо в пустыню, чтобы посетить Пальмиру. Наша четверка пополнилась сопровождающим — уполномоченным министерства Джодатом Баруди. Он появился належке, изыскан, в белой рубашке с галстуком последней моды. Бросил небрежно чемодан в голубой автомобиль Газзелки и занял место рядом с ним.

А у нас голова шла кругом от забот — и о канisters с водой, и о запасах консервов, хлеба, фруктов, и о подборке топлива, масла, и о многом другом. Ведь впереди продолжительное путешествие по пересеченной местности. Первая поездка по пустыне!

И действительно, по асфальту пришлось проехать лишь меполных 30 километров. За селением Адра, где недавно был построен при помощи Чехословакии сахарный завод, свернули на трассу пустыни.

Перед нами — гладкая равнина. Только тут и там видны засохшие кусты. Не исчезает ощущение, что мы не связаны с лентой шоссе. Повсюду заметны следы колес, которые отпечатались здесь вчера или месяц назад.

Заросли кустарников становятся все гуще, ехать приходится медленнее. А вскоре езда превращается в своеобразный слалом, потому что около основания каждого куста имеется небольшой нанос песка.

Число следов заметно убывает, компас подтверждает, что мы сильно отклонились вправо. Наш проводник Джодат Баруди, успевший поспать, протирает

сонные глаза и авторитетно оглаждает местность.

— Все в порядке, сейчас переедем через гребень, а затем снова появятся следы, — заявляет он.

Движемся еще 4 километра, но ситуация не улучшается. Баруди начинает волноваться.

— Нужно ехать западнее того высокого соленого озера, — убеждает Зикмунд нашего провозжатога.

Возвращаемся на первоначальную трассу. По-видимому, карта и компас являются более надежными провозжатыми.

Попадаются бедуины со стадами верблюдов и овец. Жизнь бедуинов в пустыне незавидная, но они гордятся своей волицией. Для них нет государственных границ, не требуются «паспортные» формальности. Свободно перемещаются они со своими стадами от пастбища к пастбищу.

Но жизнь эта нелегка. Вот несколько бедуинов, женщин и детей энергично машут нам руками, просят остановиться.

— Добрый день, — приветствуем мы их, прикладывая, по арабскому обычаю, руки ко лбу и груди.

— Здравствуйте, дайте немного воды, — просят они чуть не хором.

Извлекаем из прицепа канистру, разливаем воду. Щелкают затворы фотоаппаратов. Бедуины приглашают нас... выпить кофе.

День клонится к вечеру, а поездка ночью по труднопроходимой местности таит в себе опасности. Вскоре после захода солнца перед нами, как по заказу, возникает деревенка Карнатен — крошечный оазис в пустыне.

Джодат Баруди устроился на ночлег в полицейском посту, а мы улеглись в свои гнездышки на колах.

Встав утром, с удивлением оглядаваем друг друга, — кто натянул на уши шапку, кто поднял воротник кожаной куртки, а у Зикмунда на ногах теплые ботин-

ки. Перед домиком, в 20 шагах от нас удивительно полбескивает затнутая льдом лужа. Нет, это не иллюзия, мы действительно видим в Африке лед.

Зимние месяцы в пустыне очень опасны для акклиматизировавшегося человека. В полдень температура повышается до 20—25°, а ночью падает ниже нуля. Такие колебания вызывают у не привыкших к континентальному климату людей катар верхних дыхательных путей, простуду, грипп. Мы не раз испытывали это на своем опыте, и зачастую наши спальные мешки превращались в больничные койки.

Автомобильная трасса за Карнатеном необычайно широка. Встречные автомобили проходят иногда в километре друг от друга, но в некоторых местах, чаще всего там, где встречаются холмы, все следы сливаются в один. А затем снова на десятки километров расстилается равнина.

Вплываем, встречаютея и долины. Они здесь глубокое: при спусках и выезде здесь установлены дорожные знаки — первые на всем нашем 500-километровом пути по пустыне.

В пустыне действует неумолимый закон: где есть вода, там жизнь, где ее нет — там смерть. Сколько раз нам встречались убедительные доказательства этого — скелеты верблюдов, овец и коз. Заблудившиеся животные не нашли воды и погибли от жажды.

На горизонте замаячили сооружения нефтепроводной компании «Ирак Петролеум Компани». А вот над нашей головой уже серебристые телефонные провода. Где-то глубоко под землей пульсирует по трубам черное золото. Нефтепровод нарушает мономотонность пустыни. К нему стигаются дороги и караванные тропы. Здесь кончается трасса пустыни.

Дальше приходится ехать по плохой дороге, напоминающей собой стиральную доску. Автомобили движутся медленно, качаются из стороны в сторону. Временами руль становится непослушным.

Нефтепровод проходит между двумя продольными хребтами и спускается в долину. Там, внизу, скорее чувствуем, нежели видим Пальмир — драгоценный алмаз пустыни. Обезжеем холмы и палатки бедуинов, разбросанные по склонам. И вот мы уже в старом городе королевства Занубий. Храм Баала и Башлямина, римская колоннада, старые арабские могилы, театр — все это сверкает в последних лучах заходящего солнца.

За два дня, проведенные в Пальмире, мы познакомились отнюдь не только с древностью. Символ прошлого здесь — капитель коринфской колонны. Символ современности — группа советских геологов, которые тут работают уже давно, помогают арабам разведывать недра пустыни. Мы быстро стали друзьями с Кириллом Борисовичем Дмитриевым и другими товарищами. Один из них, азя на себя роль гида, обещал провести нас кратчайшим путем к лучшей дороге, проходящей через деревню Сухие. Но пустыня предательски обманывае даже для опытных людей. Деревню Сухие мы так и не нашли. Однако наш новый друг был, видимо, из числа оптимистов.

— Мы на правильном пути, — твердил он. — Едем дальше.



(Продолжение следует)



ПОЛЕЗНАЯ И СОВРЕМЕННАЯ  
КНИГА

Народнохозяйству необходимы высококвалифицированные кадры шоферов, не только хорошо знающих автомобильную технику, но и умеющих грамотно ее эксплуатировать. К сожалению, уровень подготовки водителей в автомотоклубах и автошколах не всегда отвечает этим высоким требованиям. И это неизбежно проявляется затем в практической работе.

Опыт показал, что молодые водители, неплохо владея приемами управления автомобилем, зачастую теряются перед простыми же несправностями, обнаружившимися в пути, не умеют самостоятельно провести техническое обслуживание автомобиля, выполнить несложный ремонт.

Всем, кто только овладевает основами профессии шофера, и тем, кто вынужден доучиваться уже за рулем автомобиля, большую пользу принесет вышедшая в издательстве ДОСААФ в конце 1960 года книга К. С. Щесталова «Слесарно-монтажные работы и техническое обслуживание автомобилей».

Написанная в объеме, предусмотренном программой подготовки шоферов-профессионалов, книга будет полезна и инструкторам производственного обучения. Пользуясь ею, они смогут составить подробные технологические карты, точнее определить объем заданий для улучшения организации практических работ с курсантами.

Книга состоит из 3 разделов. В первом — автор знакомит читателя с видами слесарных работ, выполняемых при техническом обслуживании и текущем ремонте автомобиля. Попутно дано описание применяемого при этом слесарного и контрольно-измерительного инструмента. Надобность этих сведений очевидна, если учесть, что в учебнике шофера этот материал занимает всего 5 страниц.

Второй раздел посвящен сборочно-разборочным операциям при ремонте. В этой части книги шофер-профессионал найдет не только необходимые рекомендации, но и конкретные указания о порядке разборки и сборки всех основных агрегатов и приборов, наиболее широко используемых в народном хозяйстве автомобилей — ЗИЛ-164, ГАЗ-51А и М-21 «Волга». Приводятся простые и доступные иллюстрации.

В десяти главах третьего раздела подробно рассказано о техническом обслуживании автомобиля, регулировочных работах и применяемом для этого оборудовании и приборах. В конце изложены основные правила техники безопасности.

Расширенная на широкий круг читателей, книга поможет в повышении квалификации водительских кадров. Она является необходимой и полезным дополнением к имеющейся учебной литературе по автоделу.

Г. ЗИНГЕР.

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПОЕЗДА

Одним из основных видов подвижного состава автомобильного парка являются автомобильные поезда. Их применение позволяет автохозяйствам достичь большего эффекта в повышении производительности труда и снижении себестоимости перевозок.

Описание автопоездов, применяемых в народном хозяйстве Советского Союза, посвящен каталог-справочник, выпу-

\* Автомобильные поезда, каталог-справочник. Составители Л. Марцин и О. Скуй и А. Скерджев. Минск, 1960.

щенный Центральным институтом научно-технической информации машиностроения\*.

В каталог включены характеристики отечественных автопоездов-тягачей, и прицепов выпуска 1946—1960 годов. Здесь же приводятся справочные сведения о поворотных устройствах, тягосоединительных приборах, об особенностях эксплуатации автопоездов.

Каталог-справочник «Автомобильные поезда» принесет большую пользу работникам автохозяйств нашей страны.

## НОВЫЕ МАСТЕРА

Во второй половине 1960 года группы спортсменов-автомобилистов и водномоторников было присвоено звание мастеров спорта.

## ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ СПОРТУ

Ю. Н. Андрееву («Труд», Москва), А. Э. Аудеру («Даугава», Рига), С. В. Бауэру («Спартак», Москва), В. П. Белинскому («Даугава», Рига), В. П. Бринкову (ДОСААФ, Мытищи), В. Д. Борчу (ДОСААФ, Москва), Р. А. Володусу (Советская Армия), Н. И. Воробьеву (Советская Армия), О. Ш. Герсевичану («Гангизид», Тбилиси), А. А. Гермину (Советская Армия), А. А. Дамбису (ДОСААФ, Рига), А. В. Ефимову (ДОСААФ, Москва), Л. П. Затлеру («Даугава», Рига), Ю. П. Зинькову (Советская Армия), Э. И. Кедровскому (Советская Армия), Б. Ф. Коневу («Труда», Москва), И. А. Кочалову (Советская Армия), В. П. Кротову (Советская Армия), В. Ф. Лангину (ДОСААФ, Москва), И. А. Лебеу (Советская Армия), М. Э. Марку («Навек», Тарту), А. М. Марнауску (ДОСААФ, Москва), Ф. Е. Машиничу («Даугава», Рига), Э. П. Мельнику («Спартак», Москва), Х. А. Пинтяну (ДОСААФ, Таллин), А. Ф. Протасову («Труда», Москва), Н. Роклинскому (Советская Армия), Х. А. Рюетелю («Навек», Таллин), В. С. Сезеневскому («Даугава», Рига), Я. А. Стонису («Даугава», Рига), И. А. Тихомирову (ДОСААФ, Москва), Р. С. Фричу (Советская Армия), Г. И. Хольму («Навек», Таллин), В. П. Жутову (Советская Армия), А. Швачко (ДОСААФ, Рига), В. А. Шавелеву («Труда», Москва), П. М. Щербакву (Советская Армия).

## ПО ВОДНО-МОТОРНОМУ СПОРТУ

Ф. Г. Аудурису («Даугава», Юрмала), А. В. Васильеву («Трудовые Резервы», Ленинград), Г. Т. Дьякову («Труда», Ленинград), И. А. Индричану («Даугава», Юрмала), Э. А. Индричану («Трудовые Резервы», Ленинград), В. А. Исккову («Трудовые Резервы», Ленинград), А. Э. Исккову (ДОСААФ, Ленинград), Н. Н. Михееву («Труда», Ленинград), И. В. Мوشану (ДОСААФ, Николаев), Б. С. Никитину (ДОСААФ, Москва), И. М. Паличеву («Авангард», Херсон), Г. Г. Петушову («Трудовые Резервы», Ленинград), А. Е. Пиварунусу («Трудовые Резервы», Ленинград), В. О. Саулиту (ДОСААФ, Москва), Б. К. Самделю («Трудовые Резервы», Ленинград), А. А. Серову (ДОСААФ, Москва), Е. В. Шляпину (ДОСААФ, Ленинград), А. П. Шляпину («Жалгирис», Наугас).

## ПОПРАВКА

На рисунке рамы обонного прицепа и мотороллера «Тула» (№ 2 журнала за 1960 год) расстояние от передней части рамы до оси ступицы колеса должно быть не 470, а 740 мм.

## По следам наших выступлений

«МОТОСПОРТУ В СТОЛИЦЕ —  
СТОЛЫЧНЫЙ РАЗМАХ»

Под таким заголовком в журнале «За рулем» № 1 за 1961 год была опубликована статья секретаря Дзержинского РК КПСС И. Смолкина, Героя Советского Союза Г. Вайнукова, заслуженного мастера спорта И. Севостьянова.

Председатель Московского городского комитета ДОСААФ А. Сергеев, собиравший редакцию: «Московский городской комитет ДОСААФ, обсудив статью «Мотоспорту в столице — столычный размах», считает, что авторы в основном правильно отметили недостатки в развитии мотоспорта в Москве.

Президиум МГК ДОСААФ рассмотрел состояние работы по подготовке мотоспортсменов и наметил ряд мер для дальнейшего развития мотоспорта. В частности, в Московский городской Совет Депутатов трудящихся внесено предложение об открытии в Москве мотосколы и выделении одного из стадионов под мотодром.

Приняты меры по улучшению наместа в подготовке мотоциклистов в первичных организациях. В 1961 году запланировано больше мотоциклетных соревнований, чем в прошлые годы».

Тов. Сергеев в своем ответе указывает еще одну причину, тормозящую развитие мотоспорта в столице: плохое снабжение первичных организаций ДОСААФ и коллективов ЛКСО спортивными частями и окрышками.

С этим нельзя не согласиться. Заводы, выпускающие запчасти, плохо удовлетворяют потребности в них. Кроме того, например, за время этого года завод Удмуртского совнархоза не выпустил ни одной запасной детали, а должен был дать их на значительную сумму.



## ВНИМАНИЕ!

В связи с переездом, сообщаем читателям и авторскому активу новый адрес редакции:

Москва И-51, Рахмановский пер. 4. Телефон К 5-52-24.

Часы работы редакции с 9 до 19.00.



## КАТЕР-ПОСЫЛКА

Близится лето... Тысячи любителей водно-моторного спорта и туризма собираются провести свой отпуск в дальних путешествиях по рекам и озерам страны. Конечно, многие из них мечтают о собственном катере. Но как приобрести его? Стоит катер дорого, а сделать его своими руками сложно — нужны чертежи, материалы. Выход из положения рассказали марпосадские судостроители.

Они решили наладить производство деталей для катера, высылаемых посылкой. Катер (проект его создан ЦКБ при Государственном Комитете Совета Министров СССР по судостроению) рассчитан на четыре человека. Его длина 4 метра. Корпус — сосновый, обшит водоупорной фанерой.

Остроконечные обводы позволяют катеру глссировать со скоростью 25—30 км/час при одном моторе «Москва» и до 40 км/час при двух.

Внутреннее оборудование корпуса спланировано так, что в нем могут удобно разместиться на ночлег два человека. Специального тента не предусмотрено, однако его можно установить самим.

Вся посылка состоит из трех фанерных ящиков, удобных для транспортировки. В них размещены собранные шангюты, клееный форштевень, выкренные листы обшивки и палубы, киль и стрингера, т. е. самые необходимые детали для корпуса. Спани, диваны и другое оборудование можно изготовить из фанерных стенок ящиков, а также реек и планок, оставшихся после сборки корпуса. Все эти детали пронумерованы в соответствии с инструкцией и чертежами, прилагаемыми к посылке.

В ее комплект также входят весла, набор оцинкованного крепежа, водоупорный клей, утки и рым для швартовки.

Сборка такого судна — приятная и увлекательная работа, стоимость же его — в несколько раз меньше готового.

Нет сомнения, что катер-посылка будет пользоваться широкой популярностью.

Э. КЛОСС.

## Фото наших читателей



«Сосем недавно молад «Рига» можно было увидеть только в выставочных залах. И уже тогда он привлек внимание многочисленных любителей мототехники. Первая партия этих машин, выпущенная Рижским заводом, была распродана в течение часа.

На нашем снимке — один из счастливицков, рабочий завода «Варонис» Евгений Пенко, ставший обладателем нового мопеда. Чтобы удовлетворить любопытство рижани, ему довольно часто приходится делать вынужденные остановки.

На любом мотоциклетном соревновании, будь то кросс, иолщевые, ипподромные или ледяные гонки, можно увидеть зрителя с фотоаппаратом. Горячие любители мотоспорта, они стремятся запечатлеть своими «Бадами», «Сменями» и «Зоринями» наиболее волнующие эпизоды состязаний, любимых спортсменов, любопытные ситуации, возникающие в ходе гонок.

Снимок слева прислан членом Московского автомототуба В. Гулевским. Находясь в экспедиции он наблюдал мотогонки на льду в далеком горном селеении Усть-Кан Горно-Алтайской автономной области. В этих соревнованиях участвовало 13 человек, в том числе 4 женщины.

На правом снимке, сделанном студентом С. Лушняковым, (автор назвал его «Грачи прилетели») запечатлен кусочек трассы традиционного мартовского кросса в Ленинграде. Наиболее предприимчивые болельщики, как это видно на снимке, захватили весьма выгодные позиции.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЪ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), М. И. КОЛПАКОВ, А. М. КОРИМЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕЛИФОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Корректор Н. В. Зуева.

Художественно-технический редактор Л. В. ТЕРЕНТЬЕВА.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 28.II.61 г.  
170579.

Вум. 60 x 92 $\frac{1}{2}$ , 2,25 бум. л. — 4 печ. л.

Тираж 385 000 экз.

Подп. к печ. 11.IV.61 г.

Цена 30 коп.

Зак. 2091.

# КОНКУРС ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Редакция журнала „За рулем“ объявляет открытый конкурс на лучший фотоснимок и приглашает принять в нем участие как фотографов-профессионалов, так и любителей.

Тематическая направленность снимков — подготовка организациями ДОСААФ водительских кадров; распространение технических знаний среди населения; автомобильный, мотоциклетный, водномоторный спорт, туризм, моделизм.

Для победителей устанавливаются премии:

ПЕРВАЯ — 100 РУБ.;  
ДВЕ ВТОРЫЕ — ПО 50 РУБ.;  
ТРИ ТРЕТЬИ — ПО 25 РУБ.

На конкурс принимаются фотографии размером 13 x 18 см и больше, каждая в двух экземплярах.

Лучшие снимки будут публиковаться по мере поступления.

Срок представления материалов — до 1 января 1962 года.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., дом 4 (на фотоконкурс).

РЕДАКЦИЯ.



РИСУНКИ  
НАШИХ  
ЧИТАТЕЛЕЙ



Так думал ретозей

Рис. Л. Таранова.



Свердловск.

Излишняя предосторожность

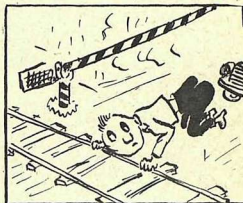


Рис. З. Костенко.

Харьков.

Без слов



Рис. В. Костернин.

Горький.

Авторыболовы



Рис. З. Смально.

Свердловск.





А п р е л ь 1 9 6 1

За рулём

Москва, 14 апреля. Дипломатическая столица встречает первого в мире пилота-космонавта ЮРИЯ АЛЕКСЕЕВИЧА ГАГАРИНА.

Фото Ю. Муравина и Ю. Тиханова.  
(Фотохроника ТАСС)