



**ВСЕСОЮЗНАЯ
СПАРТАКИАДА
ПО ТЕХНИЧЕСКИМ
ВИДАМ СПОРТА
УСПЕШНО
ЗАВЕРШЕНА!**

16 286 000
участников
543 000
соревнований
812 000
разрядников —
таков итог этих
крупнейших со-
ревнований.

СТАТЬИ
О ЗАКЛЮ-
ЧИТЕЛЬНОМ
ЭТАПЕ
СПАРТА-
КИАДЫ
см. на стр.
17— 21.

О к т я б р ь 1 9 6 1

№ 10

За рулём

За рулём

10

Октябрь 1961. Год издания 19-й

Е Ж Е М Е С Я Ч Н Ы Й
ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ
ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО



Николай Климов получил удостоверение шофера на курсах ДОСААФ пять лет назад. За короткий срок молодой водитель добился высоких показателей в работе. Одним из первых на 3-й автомашине «Истортранс» он был удостоен звания ударника коммунистического труда.

Московская городская партийная организация оказала ему высокое доверие — послала делегатом на XXII съезд КПСС.

На снимке: Н. В. Климов среди товарищей по работе.

Фото А. Золотарева.



196 центнеров зерна за один рейс перевозил в страдные дни уборки урожая на целине водитель Петропавловской автобазы № 1 Северо-казахстанской области Юрий Орлов. Став на предельно-тяжелую трудовую вахту, он на своем автомобиле ЗИЛ с четырьмя прицепами выработал только за семь дней 16 670 тонно-километров вместо 1750 по плану.

Фото А. Розентвейна.

В честь XXII съезда КПСС Ждановско-Калининский межрайонный автомотолюб клуб г. Москвы провел яросс с участием спортсменов первичных организаций ДОСААФ.

На снимке: звезд в классе мотоциклов до 125 см³.

Фото В. Егорова.



«ПАРТИЯ ПРИЗЫВАЕТ СОВЕТСКИЙ НАРОД ТРУДИТЬСЯ НАСТОЙЧИВО, ВОДОХОВЕННО. КАЖДЫЙ ТРУДЯЩИЙСЯ ДОЛЖЕН ИСПОЛНИТЬ СВОЙ ДОЛГ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА, В БОРЬБЕ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕ ПРОГРАММЫ ПОВЫШЕНИЯ НАРОДНОГО БЛАГОСОСТОЯНИЯ».

(Из Программы
Коммунистической партии
Советского Союза).

ВЕЛИКАЯ ПРОГРАММА КОММУНИСТИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Общество без нищеты и угнетения трудящихся, в котором будут обеспечены все необходимые условия для счастливой жизни людей, — завещанная мечта всего человечества. Эта мечта, имея которой — коммунизм, на наших глазах и с нашим участием сегодня превращается в жизнь, становится реальной действительностью. Коммунистическая партия Советского Союза торжественно провозглашает: нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме!

В новой Программе КПСС, единодушно принятой на историческом XIII съезде партии, дана стройная система идей, принципов, положений о создании коммунистического общества, намечен невиданный по своим масштабам план деятельности партии, народа, советского государства. Он оправдает реальностью надежды, логичность выводов, строгость расчетов, глубоким использованием объективных законов общественного развития.

Итак, построение коммунистического общества стало непосредственной задачей советского народа. В области экономической жизни решение этой задачи сводится прежде всего к созданию материально-технической базы коммунизма; в области политической — к формированию коммунистических общественных отношений; в области идеологической — к воспитанию нового человека — строителя коммунистического общества.

Переход к коммунизму осуществляется в нашей стране на мощном фундаменте крупных механизированных со-

циалистических предприятий города и деревни, составляющих материально-техническую основу социализма. В мире уже началась и стремительно развивается величайшая в истории научно-техническая революция. Широкая автоматизация производства, овладение энергией атома, освоение космоса — все это свидетельствует о высокой зрелости производительных сил современной эпохи и создает истинные безграничные возможности достижения всеобщего изобилия, преобразования общества на коммунистических началах.

Решить главную экономическую задачу — создать материально-техническую базу коммунизма — партия намечает в два этапа.

В ближайшее десятилетие (1961—1970 годы) Советский Союз превзойдет по производству продукции на душу населения наиболее мощную и богатую страну капитализма — США. При этом значительно поднимется материальное благосостояние и культурно-технический уровень трудящихся, всем будет обеспечен материальный достаток. В основном будут удовлетворены потребности советских людей в жилищах, исчезнет тяжелый физический труд, СССР станет страной самого короткого в мире рабочего дня.

Во втором десятилетии (1971—1980 годы) промышленное производство в СССР возрастет не менее чем в шесть раз, а общий объем продукции сельского хозяйства — примерно в три с половиной раза. Это будет означать, что у нас создана материально-техническая база коммунизма, изо-

билие материальных и культурных благ для всего населения страны. Советское общество вплотную подойдет к осуществлению принципа распределения по потребностям. Таким образом в СССР будет в основном построено коммунистическое общество.

Важнейшим условием достижения этой вдохновенной цели является повышение производительности труда. В. И. Ленин говорил, что более высокая по сравнению с капиталистической производительность труда — самое важное, самое главное для победы нового строя над старым. В 1980 году производительность труда в промышленности будет в 4—4,5 раза выше, чем теперь. Тем самым будет превзойден современный уровень производительности труда в США примерно в два раза. Производительность труда в сельском хозяйстве за тот же срок возрастет в 5—6 раз.

Для успешного движения вперед к великой цели мало одного количественного увеличения производительных мощностей. Решающее значение приобретают качественные изменения характера производства.

Программа намечает в течение двадцати лет увеличить производство электроэнергии примерно в девять раз. В качестве энергетических источников, наряду с топливом и гидравлическими ресурсами, широкое применение найдет энергия атома, солнца, морских приливов и отливов. Электрификация всех отраслей народного хозяйства явится стержнем строительства экономики коммунистического общества.

Огромный экономический выигрыш даст комплексная механизация ручного труда как на основных, так и на вспомогательных работах. В течение двадцатипятилетия комплексная автоматизация производства осуществится в массовом масштабе. Будет организовано широкое применение кибернетики, электронных, счетно-решающих и управляющих устройств.

Дальнейшее развитие получит новейшая реактивная техника, используемая в нашей стране в мирных целях, во имя прогресса. На трассы, проложенные первыми летчиками-космонавтами Юрием Гагариным и Германом Титовым, выйдут новые отряды смелых советских людей, которые еще больше прославят в веках нашу Родину.

Создание материально-технической базы коммунизма потребует ускоренного роста всех видов транспорта. Программой предусматривается расширение транспортно-дорожного строительства, дальнейшее техническое перевооружение и согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной сети.

Большие и ответственные задачи возложены на автомобильный транспорт. Автомобильный парк страны возрастет до размеров, обеспечивающих полное удовлетворение потребностей в грузовых и пассажирских перевозках. Широкое распространение получат станции проката автомобилей. Увеличится выпуск автомобилей для населения. По всей стране будет создана разветвленная сеть благоустроенных дорог. Программа указывает, что максимальное ускорение научно-технического прогресса — важнейшая общенародная задача. Необходимо всемерно развивать инициативу в деле создания и освоения новой техники, стимулировать новаторский труд, массовое изобретательство и рационализаторское движение. При совершенствовании технологии всех отраслей и видов производства все больше и больше должно отводиться использованию электротехники, электромеханики, электротроники, радиотехники, полупроводников, ультразвука. Это позволит значительно ускорить производственные процессы, достичь высшего класса их точности, стандартизировать массовые изделия промышленности, добиться максимальной внедрения поточного конвейерного производства.

В результате всестороннего совершенствования существующих заводов и фабрик будут созданы предприятия коммунистического общества. Характерными чертами процесса образования предприятий нового типа, как указывает Программа, явятся: новая техника, высший класс организации и культуры производства, связанные со все более полной автоматизацией производственных процессов и внедрением автоматизации в сферу управления и контроля; повышение культурно-технического уровня рабочих, все большее соединение физического труда с умственным, увеличение удельного веса инженерно-технических работников в составе коллективов предприятий, развертывание опытно-исследовательских работ и усиление связей предприятий с научными институтами; развитие соревнования и внедрение достижений науки и лучших образцов организации и производительности труда; широкое участие коллективов трудящихся в управлении

предприятиями и распространение коммунистических форм труда.

Вместе с созданием могучей промышленности партия организует мощный подъем производительных сил и в сельском хозяйстве. Всесторонняя механизация и последовательная интенсификация его на основе достижений науки и передового опыта, резкое повышение урожайности всех культур и увеличение объема продукции, экономия затрат труда и средств — таков намеченный партией путь к изобильно сельскохозяйственным продуктам. По технической вооруженности и организации производства сельское хозяйство приблизится к уровню промышленности, а сельскохозяйственный труд превратится в разнородность промышленного труда.

Коммунистическая партия ставит задачу всемирно-исторического значения — на основе мощной и всесторонне развитой экономики обеспечить в Советском Союзе самый высокий жизненный уровень по сравнению с любой страной капитализма. Конкретным путем достижения этой цели будет повышение индивидуальной оплаты работников по их труду в сочетании со снижением розничных цен и отменой налогов с населения, расширение общественных фондов потребления материальных благ и услуг, распределяемых между членами общества, независимо от количества и качества их труда, т. е. бесплатно (образование, лечение, пенсионное обеспечение, содержание детей в детских учреждениях, переход к бесплатному пользованию жилищными, коммунальными услугами, городским транспортом и т. д.).

Объем национального дохода СССР за 20 лет возрастет примерно в пять раз. Значительно увеличатся и доходы на душу населения, что обеспечит быстрый подъем уровня народного потребления.

В итоге второго десятилетия будет полностью разрешена и жилищная проблема, каждая семья получит благоустроенную квартиру.

Во втором десятилетии в СССР начнется переход к еще более сокращенной рабочей неделе. Советский Союз станет страной самого короткого в мире и в то же время самого производительного и наиболее высокооплачиваемого рабочего дня.

Захватывающие перспективы Программы открывает в области дальнейшего развития социалистический демократизм, воспитание, образование, науки, культуры. Они свидетельствуют о том, что наше общество неуклонно идет к вершинам культурного прогресса.

Программа указывает на необходимость укрепления Вооруженных Сил и обороноспособности Советского Союза. Пока сохраняется военная опасность, исходящая от империалистического лагеря, пока не достигнуто всеобщее и полное разоружение, не достигнута подлинная оборонная мощь Советского государства на уровне, обеспечивающем решительный и полный разгром любого врага, который осмелится посягнуть на Советскую Родину. Для этого наши Вооруженные Силы должны быть мощными и располагать самыми современными средствами борьбы — атомным и термоядерным оружием, ракетным, всеядным действием, подавляющим на должной высоте все виды военной техники и оружия.

Эти указания партии вместе со всем советским народом с воодушевлением воспримут члены нашего многомиллионного Добровольного Общества Содействия Армии, Воздушной и Флоту и ответят на него дальнейшим улучшением учебной, оборонно-массовой и спортивной работы. Наше Общество является одним из активных распространителей и проповедников технических знаний среди населения. Сейчас, когда партия развернула всенародную борьбу за технический прогресс, эта работа должна приобрести во всех организациях ДОСААФ новый, еще больший размах и целенаправленность. Добиваясь массовости, необходимо поднять на высшую ступень и качество подготовки технических кадров. В этом в первую очередь нужно видеть тот вклад, который ДОСААФ внесет в развитие технического прогресса в СССР.

Величественное здание коммунизма воздвигается упорным трудом рабочего класса, крестьянства, интеллигенции. Советские люди хорошо понимают, что чем успешнее их труд, тем ближе до великой цели — построения коммунистического общества.

В реальности наших планов ныне уже не сомневаются даже враги. За последние сорок с небольшим лет из страны отсталой в экономическом и культурном отношении наша Родина пошла и трудом народа, остоле мудрых указаний партии, превращена в могучую социалистическую державу. В кратчайший исторический срок были решены задачи индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства, осуществлена культурная революция.

Успешно выполняется семилетний план развития народного хозяйства СССР. За два с половиной года семилетия выпущено промышленной продукции на 15 млрд. рублей больше, чем издано в плановом периоде. Увеличилось за этот срок, то есть за два года, на шесть месяцев, произведено столько же промышленной продукции, сколько ее было получено за всю пятую пятилетку (1951—1955 годы).

Сбор сельскохозяйственных продуктов и их закупки в текущем году, видимо, будут такими, каких мы не имели за все годы существования Советской власти.

Всенародное обсуждение проекта Программы, протекавшее в обстановке небывалого трудового и политического подъема, позволило, что советский народ воспринимает новую Программу партии, проникнутой духом созидания, миролюбия и интернационализма, как свое родное, кровное дело. Горячее одобрение этого выдающегося документа нашей эпохи высказывают наши друзья во всех странах, все прогрессивные люди Земли. Мы уверены, заявив в своем выступлении по радио и телевидению Никита Сергеевич Крушев, что идея новой Программы найдут путь к умам и сердцам всех людей мира.

Коммунизм не может быть извлечено от социального неравенства, от всех форм угнетения и эксплуатации, от ужасов войны и утверждает на земле Мир, Труд, Свободу, Равенство и Счастье всех народов. Под руководством партии и ее замечательным дарксизма-ленинизма советский народ построит коммунистическое общество!

В коллективах агитаторов агитационного общества

Замечательными успехами в строительстве материально-технической базы коммунизма ознаменованы XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза работники всех отраслей народного хозяйства страны. Свой вклад в это всенародное движение вносят и активисты нашего добровольного патристического оборонного Общества. Ниже публикуются материалы, полученные от нештатных корреспондентов журнала «За рулем».

Наши нештатные корреспонденты сообщают:

СТО ТЕХНИЧЕСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ

СВЕРХ ПЛАНА

Среди автомотоклубов ДОСААФ Башкирии не сколько лет подряд первое место в социалистическом соревновании занимает Вирский АМК (начальник В. П. Полюхов).

Соревнуясь за достойную встречу XXII съезда КПСС, клуб выполнил годовой план к августу 1981 года на 106%. В предъездовые дни Вирский АМК взял на себя новые обязательства: подготовить сверх плана 100 шоферов и других технических специалистов для нужд сельского хозяйства Башкирии.

Тод от года развивается и расширяется учебно-материальная база автомотоклуба. Не прерывается эта работа сейчас: перестраиваются классы, создаются

новые наглядные пособия, планы, схемы. В новом учебном году и имеющийся в клубе свои классом по теории и практическим занятиям прибавится еще один, который оборудует сейчас силами преподавателей и кураторов.

Все учебное оборудование и транспорт содержится в хорошем состоянии. В этом году не было ни одного случая аварии или поломки учебных автомобилей. Регулярные взаимопосещение занятий, методические семинары и специальные лекции способствуют дальнейшему повышению педагогического мастерства инструкторского состава АМК.

С. РАХМАТУЛЛИН.

Бирск.

ПОДГОТОВЛЕН

НОВЫЙ ОТРЯД МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

На Доске отличников Кировского областного автомобильного курорта — Николай Колпаев, Дмитрий Фукалов, Виктор Зворыгин, Николай Кривошеин и другие. Все они недавно стали водителями — профессионалами и пришли работать в колхозы и совхозы области. Отлично трудятся в колхозе «Знамя коммунизма» Оричевского района вчерашний курсант АМК коммунист Анатолий Вычекжанин, Комсомолец Василий Касьянов, окончив учебу, работает инструктором в Пушменском лесопункте, Алексей Цепелев — шофер на деревообработочном комбинате «Заря революции». Много водителей подготовил и воспитал Кировский АМК ДОСААФ. Отмечая XXII съезд коммунистической партии Советского Союза, коллектив автомотоклуба внес свой практический вклад в общий труд многоотраслевого агитационного общества — годовое задание по подготовке шоферов перевыполнено.

Хорошо готовят водителей преподаватель автодела П. С. Вахрушев. Средний экзаменационный балл его выпускников — 4,2. Не одну юную и девушку воспитала старейший преподаватель клуба Д. Д. Крестянинов. Новый отряд специалистов, подготовленных ими, вооружены хорошими знаниями и практическими навыками для самостоятельной работы.

Удачно выступили в городских и областных соревнованиях Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта спортсмены-досафовцы клуба. Чемпионами Кировской области по мотогонкам стали первокурсники В. Березин, С. Ермаков, Д. Одинцова, А. Литвинов. Свои спортивные достижения они посвятили историческому XXII съезду партии.

В. ВАТЛЕЦОВ.

Киров.

Большую работу по подготовке водителей третьего, второго, первого классов и автолюбителей ведут коллектив Московского городского автомотоклуба ДОСААФ и его районные филиалы. Включившись в соревнования за достойную встречу XXII съезда КПСС, они досрочно выполнили социалистическое обязательство по подготовке шоферов.

Значительных успехов добились коллектив Сталкинского АМК столицы (начальник клуба И. Рыскин). Благодаря четкой организации учебного процесса, настойчивости в борьбе за высоко

кую успеваемость каждого курсанта коллектив клуба перевыполнил свои обязательства.

На 7 процентов перевыполнил годовой план подготовки водителей Дзержинского АМК (начальник клуба Г. Корнеев). Выпускники этого клуба сдадут экзамены в ГАИ только на «хорошо».

Во всех автомотоклубах столицы разнерулены новые обязательства по подготовке высококвалифицированных кадров технических специалистов.

А. ПАВЛОВ.

Москва.

ОБЯТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНЕННЫ

Как и весь советский народ, коллектив Свердловского автомотоклуба ДОСААФ встретил XXII съезд КПСС новыми успехами в труде и учебе. Выполнены социалистические обязательства по подготовке водительских кадров для народного хозяйства нашей страны, выполнены на 101%. Подготовлено 610 шоферов первого и второго классов, около 1500 автотранспортного города проучились организованно работниками автомотоклуба техникуму по правилам движения транспорта.

В этом году хорошо была организована и спортивная работа клуба. В проведенных 26 автомобильных и мотоциклетных соревнованиях многие досафовцы повысили свою спортивную квалификацию, 69-ти из них присвоены третий спортивный разряд, двум — второй и двум — первый. В спортивном коллективе автомотоклуба под руководством старшего тренера В. Липской вырос новый чемпион Советского Союза по рязанскому И. Клеванов.

А. РЯЗАНОВ

Свердловск.

РАВНЯЕМСЯ НА ЛУЧШИХ!

Хорошими трудовыми подвигами встретил исторический XXII съезд КПСС досафовцы Майкоп. Большая работа по повышению качества подготовки водителей проделана в текущем году в областном автомотоклубе ДОСААФ. Полностью оборудованы учебные классы по теории автомотодела и практическим работам, значительно пополнена материальная база клуба. Лучших результатов в работе добились инструкторы практического вождения, коммунисты И. Стащенко и Е. Камышинов. Курсанты, обученные ими, сдадут выпускные экзамены только на

«отлично» и «хорошо». Свою основную преподавательскую работу Стащенко и Камышинов сочетают с большой общественной деятельностью, являясь активными членами народной дружины и пропагандистами агитаторами. Приказом председателя Адыгейского обкома ДОСААФ они занесены на областную Доску почета.

Встав на трудовую вахту в честь съезда, весь коллектив автомотоклуба равняется на лучших в выполнении социалистических обязательств.

Н. ПАРАМОНОВ.

Майкоп.

В ТРУДЕ, УЧЕБЕ И СПОРТЕ

Внимательно слушают преподаватели автомото клуба взволнованный рассказ секретаря парторганизации Н. Бирюкова о программе строительства коммунизма в нашей стране.



«Вступая в борьбу за звание автомото клуба коммунистического труда, коллектив Луховицкого АМК обязуется добиться первенства среди автомото клубов Московской области, план по подготовке шоферов выполнить на 114 проц. со средним выпускным баллом не ниже 4,2. Особое внимание обратить на воспитание у курсантов таких коммунистических качеств, как сознательное отношение к труду, любовь к Родине, честность и бережливость, дружба и взаимная помощь, непримиримость к пережиткам прошлого...»

Коммунистический труд! В автомото клубе ДОСААФ небольшого городка Луховицы Московской области эти слова около года назад прозвучали по-особому волнующе и призывно...

А каким он должен быть — коммунистический труд? На открытом партийном собрании и после него об этом говорили долго и горячо. Высокое качество обучения... воспитание коммунистических черт... непримиримость к пережиткам... Постепенно новые большие слова наполнялись конкретным и глубоким содержанием.

Решение было единогласным: включиться в соревнование за звание коллектива коммунистического труда!

Душой и организаторами движения явились работники клуба — коммунисты Николай Бирюков, Аркадий Богомолов и Михаил Марков. И для них, и для всех других сотрудников принятие новых высоких обязательств явилось логическим завершением большой проделанной работы. За несколько лет из маленького третьеразрядного клуба Луховицкий АМК превратился в образцовое учебное хозяйство с хорошо оборудованными классами, с гаражом, созданным своими силами, с фильмами в Коломне, Воскресенске, Зарайске. Не одному отряду молодых специалистов дал путевки в жизнь автомото клуб, сотни воспитанников АМК трудятся на полях и стройках страны.

Окрепла учебно-производственная база, выросли и люди. Один из первых курсантов, ныне начальник учебной части Михаил Максимович Марков пришел в АМК с пятиклассным образованием, а сейчас готовится к поступлению в автомобильный институт. Секретарь парторганизации техник-инструктор Николай Алексеевич Бирюков также получил удостоверение водителя в стенах клуба, как получили их и многие другие из инструкторско-преподавательского состава Луховицкого АМК. Учеба эта продолжается и сегодня. Методические совещания, открытые уроки, семинары областных курсов усовершенствования преподавателей и инструкторов, творческие дискуссии по новинкам автомобильной техники и научной литературы...

И вот новая цель — коллектив коммунистического труда! Коммунисты, администрация клуба понимали, что успех начатого дела во многом зависит от того, насколько близкими, понятными, мобилизующими станут для всех штатных сотрудников и курсантов принятые обязательства. Развернулась широкая организаторская работа.

Труд этот не пропал даром. Каждый член коллектива проникся сознанием того, что необходимо внести свой вклад в общее дело. Силами курсантов были подготовлены и занятиям учебные помещения, заново отстроен гараж, изготовлены десятки наглядных пособий, отремонтированы автомобили. Большую помощь и содействие во всех начинаниях оказали члены совета АМК, активисты Общества.

И результаты не замедлили сказаться. Сценки на выпускных экзаменах у большинства «отлично» и «хорошо»!

Уделяя основное внимание подготовке шоферов для народного хозяйства страны, в автомотоклубе не забывают и о спортивной работе. Давно прошло то время, когда спортом в Луховицком АМК занимались одиночки. В этом году в секциях клуба получили спортивный разряд 25 человек. Мотоциклисты-досаживцы В. Овильо, И. Нестеров, В. Цыбаров и А. Звельмань вошли по результатам областных и зональных соревнований в число лучших гонщиков Подмосковья.

И думаешь: многого можно добиться, если за дело взяться дружно, с огоньком и любовью. Многое по плечу человеку, когда он ясно видит цель своего труда.

А некоторые итоги уже можно подвести сейчас. Выполнено обязательство по подготовке шоферов; коллективу клуба, как победителю в социалистическом соревновании, вручено переходящее Красное знамя обкома ДОСААФ; в числе первых почетное звание ударников коммунистического труда завоевали инженер-преподаватель М. Фадеев, техник-инструктор Н. Бирюков, инструкторы практического вождения Б. Юдин, Ю. Пыльников, Л. Живевский и другие.

Подведение итогов работы за год совпало с знаменательным событием в

Трудный текст выбрала для диктанта Валентина Маркова, но Михаил не в обиде — легко будет на вступительных экзаменах в институте.

На снимке: тренер В. Цыбаров (в середине) проводит очередную тренировку молодых гонщиков.



жизни страны — опубликованием проектов Программы и Устава КПСС. Открывая новые горизонты будущего, эти документы вдохновляют коллектив Луховицкого АМК, как и всех советских людей, на новые слабые дела. Луховичане идут по правильному пути — по пути, начертанному партией. В дни исторического XXII съезда Коммунистической партии они вновь торжественно заявили: взятые высокие обязательства будут выполнены!

А. ЗОЛОТАРЕВ.

Ударник коммунистического труда инструктор Ю. Пыльников обучает слесаря совхоза им. Карла Маркса Ю. Рогачева мастерству вождения автомобиля.



Действующий стол-макет сделали курсанты Коломенского филиала под руководством преподавателя М. Фадеева. На снимке: занятия на столе-макете.



Недавно коллектив АМК проводил А. Богомолова на пенсию, но Арнадий Иванович не покинет связей с клубом. Коммунисты избрали его заместителем секретари партийной организации.

КАНТЕМИРОВЦЫ ШТУРМУЮТ ЦЕЛИНУ

Кантемировцы! Слово это сразу воскрешает в памяти трудные, суровые годы жестоких боев с фашизмом. Немало славных подвигов вписали в летопись Великой Отечественной войны танкисты героической Кантемировской дивизии.

Давно отгремели битвы, стихли орудийные раскаты, но многие из воинов-танкистов дивизии и сегодня, как на передовой, ведут сражение за хлеб, за урожай, за счастье своего народа.

Разыщите на карте Советского Союза в треугольнике Омск—Петропавловск—Кокчетав небольшое озеро Шаглынгензис у северо-восточных границ Казахстана. Чуть южнее и начинаются поля известного в стране зерносовхоза «Кантемировец». Четыре отделения его раскинулись в радиусе 25 километров от центральной усадьбы и занимают вместе с ней площадь в десятки тысяч га. Огромное хозяйство! А вокруг на десятки километров ни одного крупного населенного пункта. Только степь да степь, без конца, без края. Словом, — целина, новое, еще не обжитые земли.

Новые земли! Собственно, в этом понимании целины в совхозе уже не существует. Но, хотя и не увидишь здесь нераспаханной земли, жизнь каждый день выдвигает новые и новые задачи, требует брать всё новые рубежи в наступлении на природу. И многие из них приходится по-настоящему штурмовать, что называется, брать с боем, цепляясь за каждый клочок отвоеванного. Штурм целины, начатый холодной, снежной зимой 1954 года, продолжается!

Минуло семь лет с тех пор, как сюда прибыли первые демобилизованные воины Кантемировской танковой дивизии. Прибыли не по приказу, а по велению сердца, — откликнулись на призыв партии и комсомола. Они сменяли военные специальности на мирные профессии и сели за руль автомобиля, трактора, встали за штурвал комбайна.

Но произошло это не сразу. Поначалу совхозу требовалась лишь одна специальность — строитель. И вчерашний механик-водитель, шофер или стрелок-радист становился плотником, каменщиком, плотником, а то и просто землекопом. Вырастали жилища, дома, школы, больницы, клуб. Работа эта продолжается и сегодня. Была в совхозе начальная школа — теперь сооружается типовая восьмилетняя, были «походные» мастерские — теперь начато капитальное строительство целого ремонтного цеха. Да так, наверное, будет все время: возьмет человек рубаж, закрепится на нем и пойдет дальше.

Окрепло за эти годы гаражное хозяйство совхоза. Построены ремонтные мастерские и боксы для технического обслуживания автомобилей, топливозаправочная станция и бензохранилище.

* * *

Славные дела целинников-кантемиров-



Это уже третий агрегат из тех, что подготовил к жатве шофер, тракторист и комбайнер Иван Припышный. Слева — бригадир А. Исаков.

цев высоко оценены партией и правительством. Многие труженики совхоза награждены орденами и медалями Союза ССР, удостоены грамот Верховного Совета республики и ЦК ВЛКСМ.

Шофер Владимир Устюжанин — один из них. Время горячее, и инертному у него приходится брать прямо в кабине: до Тайчихинского элеватора, куда он держит путь, около 50 километров и столько же обратно — есть время поговорить.

Дорога тяжелая. Размягченная долгими дождями маслянистая земля. Машину бросает из стороны в сторону, утрясая опрокинуть в ювет. После нескольких десятков километров такого пути руки устают и уже не успевают своевременно поворачивать руль — нужен отдых.

Владимир Устюжанин в совхозе с первых дней его образования, с ноября 1954 г. Водил санные поезда, прокладывал дороги, строил дома и наведил уже не одну сотню километров по нелегким целинным дорогам.

— В общем, есть что вспомнить! — говорит он не с горечью усталости, а с удовлетворением мастера, выполнявшего нелегкую, но важную работу.

Высокое это мастерство — водить машину на целине зимой и в распутицу. Асфальта здесь нет, грейдер тоже редок, а в степи десятки дорог, и нужно

помнить их все, знать, по какой можно проехать в непогоду, а по какой нельзя. По тому, как ведут свои машины Устюжанин и его товарищи, чувствуется их большое умение и опыт.

Как о самом памятном о его жизни день Владимир рассказывает о встрече с Никитой Сергеевичем Хрущевым. По мельчайшим подробностям, которые приводит он в рассказе об этом событии, видно, что оно оставило в его жизни глубокий, незабываемый след.

— Никогда не думал, что такой большой государственный человек может быть так прост и близок с народом. А знаете, — оживляется он, — приветствовал Никиту Сергеевича и дарил ему хлеб-соль наш брат, шофер — кантемировец Василий Бургин.

Неожиданно начался дождь. Ровное гудение мотора становится прерывистым — преодолевая хитрые ловушки размокших полевых дорог. Сейчас провернется не только умение водителя, но и готовность его машины. По всему чувствуется, что игазики Устюжанина находятся в отличном техническом состоянии.

— Машину-то, видно, недавно получили!

— Да как сказать, уже пятьдесят тысяч наездил. Это у меня вторая... Но и первая поработала на славу. Сто шесть-

десят тысяч прошла без капитального ремонта.

Сто шестидесят тысяч километров без ремонта по трудным степным проселкам — это ли не лучшая характеристика мастера и опыта водителя? Мы вспоминали, как утром перед выездом из гаража он внимательно осматривал все узлы машины, сам шпателью каждую точку подвески, и нам стали понятны истоки высоких результатов его труда. И таких, как Владимир Устюженин, в союзах немало. Отлично трудятся в рулеве демобилизованные воины Петров, Зейцев, Стариков, Ягелов, и другие. Следует сказать, что многие из тех, кто управляет совхозными машинами, освоили специальности в автомобильных и на курсах ДОСААФ страны. И всем, безусловно, помогает хорошая армейская выучка.

Шофер не менее нужна и почетная специализация на целые, чем тракторист или комбайнер. Автомобиль здесь почти единственный транспорт для перевозок и связей между производственными бригадами. Парк автомобилей в совхозе растет год от года — в 1955 году было всего 36 машин, а сейчас их число перевалило за 100. За это время они прошли около 12 миллионов километров, перевезя почти миллион тонн груза!

Развивается техника, растут и люди. В этом году семидесят совхозных шоферов повысили свою квалификацию, сдав экзамены на второй и первый класс. Постоянная работа ведется в союзах и с молодыми водителями. Вот что, например, рассказал нам секретарь парторганизации Ибрагим Хасанович Янин:

— Недавно четыре коммуниста нашей автобазы — Василий Бурягин, Роман Петров, Владимир Лебедев и Василий Семенов предложили создать в гараже производственные бригады в 6—7 человек во главе с лучшими водителями. Мы поддержали это начинание. Работа шофером в одной бригаде с передовыми шоферами поможет молодым скорее накопить недостающий опыт, а соревнование между бригадами будет способствовать дальнейшему росту производительности труда, снижению себестоимости перевозок.

Кантемировцев можно встретить в союзах не только за рулем автомобиля, но и на самых различных участках работы — за штурвалом трактора или комбайна, у станка в ремонтных мастерских. Мы зашли в мастерские, когда рабочий день уже давно окончился. Нам повезло: первый же человек, с которым мы познакомились, Петр Карасев, оказался бывшим водком танковой дивизии. Он заканчивал сборку двигателя. Узнав, что мы интересуемся кантемировцами, Карасев подошел к распахнутым дверям, через которые мы свободны пройти трактор или автомобиль, и крикнул: «Юрий Алексеевич!».

От комбайна СК-3, стоявшего во дво-

ре, отделился худощавый паренек и подошел к нам, вытирая ветошью испачканные маслом руки.

— Матцын... Юрий, — представился он тихим голосом.

Почему эти парни работают так поздно? Из разговора выяснилось, что ремонтников в совхозе не хватает, и наши новые знакомые вместе с Николаем Триков и Николаем Синько решили помочь товарищам.

* * *

Сразу за мастерскими и автобазой находится дорога в степь и в стартерную бригаду совхоза. С пути не сбиться: колея бежит по равнине, и уже издали ка видны возвышающиеся над хлебами комбайны, тракторы, выстроившиеся на ремонтном стане бригад.

И здесь работа не прекращается до темна. Наше внимание привлек невысокий, если не сказать маленького роста, человек, который умело и привычно управлялся с огромным дизельным трактором С-80.

— Хлопцы, помогите кабину поставить!

Знакомство состоялось. Наш новый знакомый, Григорий Иванович Богодухов, — тракторист.

— Вы тоже из «Кантемировки»?

— А как же. Да нас здесь много с Кантемировки и хлопцев, и девчат...

— Как девчат? Об этом мы слышим впервые. Кем же они были в дивизии?

— Да зачем в дивизии. Мы из села Кантемировка.

Так вот оно что. Кантемировка — населенный пункт на юге Воронежской области, в жестком бою под которым и получила свое имя дивизия. С тех пор прошло около двадцати лет, но судьбы их не разошлись. Когда в 1954 году по стране разнеслась весть о том, что лучшие демобилизованные солдаты прославившей дивизии будут основывать на целинных землях зерносовхоз, многие одолевшая Григория Ивановича приехали сюда тоже. Приехали, чтобы вместе создавать новое хозяйство.

Богодухов недавно возвратился из Москвы, с Выставки достижений народного хозяйства СССР. Путевка в Москву — это премия за первое место в социалистическом соревновании совхозных механизаторов. Два с половиной нормы в день, тысяча двести семьдесят гектаров земли, засеянной зерновыми, — таковы в этом году отличные трудовые достижения Григория Ивановича. Как он добился этого? Увы, его рассказ скуп и немногословен.

— Служу за машиной, ну и она меня не подводит. Пораньше встаю, пораньше ложимся. Вот так и працюем, — с мягкой улыбкой говорит Богодухов.

* * *

— Связи с воинами-танкистами у нас крепкие, — рассказывает комсорг совхоза Василий Телухин, сам в недавнем прошлом старший сержант. — Лучшие

из солдат, увольняемые в запас, приезжают на работу к нам в совхоз. Я сам прибыл только год назад... Конечно, постоянно держим друг друга в курсе наших дел. Недавно наши ребята побывали у танкистов, а на праздновании Дня Советской Армии мы встречали однополчан у себя.

В лапке переписки с воинами, которую показал нам комсорг, наше внимание привлекла одна из последних телеграмм, полученных от танкистов. «Мы, советские воины, — говорилось в ней, — с большим волнением узнали о том, что наш совхоз посетил Первый секретарь ЦК КПСС Н. С. Хрущев. Желая и дальше содействовать развитию народного хозяйства, мы решили: подарить металлолом на 12 тракторов, подготовить для них бригаду механизаторов и направить после очередного увольнения в запас — как ежегодное пополнение для совхоза — новый отряд лучших воинов...»

— Мы тоже решили взять на себя новые обязательства, — сообщил Телухин. — Завтра будем принимать обращение ко всем шоферам Целинного края. В 7.30, на автобазе. Приходите.

Трудовой день в гараже начинается рано. Но в это утро моторы молчали дольше обычного. Их хозяева собрались у диспетчерской. Походный вагончик не смог вместить всех, но громкий голос комсорга был хорошо слышен и снаружи.

— Мы, шоферы целинного зерносовхоза «Кантемировка», встречая XXII съезд нашей любимой Коммунистической партии, берем на себя следующие обязательства, — звучало в утренней тишине. — Обращово выполнять план перевозок... постоянно добиваться экономии резины и горюче-смазочных материалов... увеличить сроки межремонтных пробегов на 20%... подготовить в этом году десять шоферов совхоза на 2-й класс... 75% водительского состава обучить второй специальности.

Литинг был коротким и деловым, — как боевое задание перед боем.

— Кто изан? — Над головами поднялись потрескавшиеся, как степная земля под колесами машин, опаленные солнцем рабочие руки. А еще через несколько минут те же руки повели машины в бескрайние просторы желтого моря хлебов.

Опустела просторная площадка гаража, и только четкие следы шин на земле да таблички с номерами автомобилей, покачивающиеся на натянутом тросе, говорили о том, что здесь недавно стояли машины...

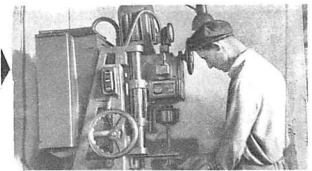
В мирном думе бывших воинов как бы воплощены думы и чаяния всех простых советских людей. Мир, труд, счастье! Штурм целины, битва за большие целинные урожаи продолжается!

Г. ЗИНГЕР,
наш спец. корресп.

Ремонт закончен. Осталось установить фары — в трактор Григория Богодухова готов «к бою» за восьмой целинный урожай.

Механизаторы совхоза оснащены самым различным оборудованием и механизмами. Хозяин этого станка-стенда для проверки масляных насосов — бывший воин кантемировской дивизии Юрий Матцын.

Фото шофера зерносовхоза «Кантемировец» П. ГАВРИЛОВА.



ПОЛУЧАЙ, РОДИНА, НОВЫЕ МОТОЦИКЛЫ!

Программа Коммунистической партии, расширяющая невиданные горизонты коммунистического строительства, вдохновляет на новые успехи также и большой отряд работников мотоциклетной промышленности.

По выпуску мотоциклов Советский Союз в настоящее время занимает первое место в мире. Однако перспективным планом развития мотоциклетной промышленности намечен дальнейший рост производства мотоциклов, мотороллеров, мопедов и мотовелосипедов. Особенно резко возрастет выпуск мотоциклов с колясками, мопедов и мотовелосипедов.

В 1960—1961 гг. проходили отраслевая конференция заводов мотоциклетной промышленности и совещание постоянной комиссии технико-экономического совета Государственного комитета Советов Министров СССР по автоматизации и машиностроению. Там были разработаны рекомендации по перспективной типажу мотоциклов, мотороллеров, мопедов и мотовелосипедов. Утвержден план освоения новых типов машин и взят курс на специализацию заводов. В основу выбора типов и моделей мотоциклов, мотороллеров, мопедов и мотовелосипедов положены растущие запросы любителей и опыт эксплуатации машин в разнообразных дорожных и климатических условиях. Признана неправильной ориентация на зарубежные статистические данные. Слепое заимствование элементов конструкций иностранных моделей не отвечает требованиям советских мотоциклистов. Дело в том, что в капиталистических странах из-за коммерческой конкуренции выпускается сразу несколько однотипных моделей мотоциклов. Социалистическая форма производства предоставляет возможность специализировать заводы по выпуску одной модели, проведение широкой унификации моделей. Все это обуславливает перевод предприятий на комплексную автоматизацию и механизацию, способствует повышению производительности труда и снижению стоимости. Унификация моде-

В. РОГОЖИН,
начальник и главный конструктор
ЦКЭЭ мотоциклостроения

лей улучшить организацию снабжения потребителем запасными частями.

Перспективным планом развития мотоциклетной промышленности намечены к производству следующие типы машин.

Типа машин	Рабочий объем двигателя, см ³	Тип двигателей
мотовелосипеды	45	двухтактные
мопеды	50—60	двухтактные
мотороллеры	175—250	двухтактные
мотоциклы	350, 500	двухтактные
мотоциклы грузовые	500, 650	четырёхтактные
мотороллеры	175, 250, 500	двухтактные

Примечание. С. На ближайших 2—3 года сохранить производство мотоциклов с рабочим объемом 125 и 750 см³.

На мотоциклетную промышленность также возложено производство спортивных и гоночных мотоциклов.

Мотоциклы	Классы машин	
	Категория «А»	Категория «В»
Для кросса	500	125, 175, 250, 350, 650 см ³ /с/к
Для многодневных соревнований	125, 175, 250, 350	50, 125, 175, 250, 350 см ³ /с/к
		650 см ³ /с/к
Для кольцевых гонок	125, 175, 250, 350, 500 см ³ /с/к	125, 175, 250, 350, 500 см ³ /с/к
		500 см ³ /с/к

Категория «А» включает уникальные мотоциклы, предназначенные для международных соревнований и первенств Советского Союза в группе «А», категория «В» — для массового спорта и для первенств в группе «В».

Чтобы повысить технический уровень новых моделей мотоциклов, мотороллеров и мопедов, конструкторско-экспериментальные группы должны решить целый ряд задач. В частности, необходимо снизить вес машин, использовать легкие металлы, пластмассы и штампованные конструкции. Следует увеличить долговечность двигателей за счет повышения крутящего момента, повысить их мощность без увеличения числа оборотов, улучшить систему смазки и применить усовершенствованные воздушные фильтры. Нужно также улучшить топливную экономичность, повысить комфортабельность и долговечность жилищной части [применение новых конструкций перед-

них вилки и задних подвески], обеспечить большие удобства и надежность органов управления мотоциклов и т. д.

В преддверии XXII съезда КПСС заводские мотоциклетные промышленники приняли высокие социалистические обязательства, направленные на скорейшее усовершенствование конструкций, создание новых моделей, широкое внедрение комплексной автоматизации и механизации. Их выполнение обеспечит производство надежных, комфортабельных и дешевых мотоциклов, мотороллеров, мопедов, мотовелосипедов.

На Ленинградском заводе начинается выпуск усовершенствованного двигателя Д-5 для мотовелосипеда. Новый двигатель имеет большую литровую мощность, лучшую тяговую характеристику и надежность.

С 1962 года увеличивается производство мотовелосипедов на Львовском и Пензенском заводах. Львовский завод создан в двух вариантах опытные образцы мотовелосипедов «Диестр», которые сейчас проходят испытания. Конструктивные варианты мотовелосипеда «Диестр» отличаются между собой жилищной частью: первая — трубчатая, вторая — штампованная, более удобная для массового производства. Оба варианта снабжены передней и задней подвесками, улучшающими комфортабельность и надежность по сравнению с предыдущей моделью. На мотовелосипеде «Диестр» установлен двигатель Д-5. К съезду Львовский завод принял обязательство создать новую перспективную модель мопеда.

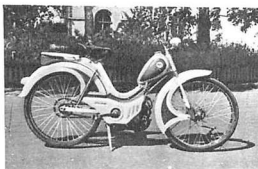
Рижский завод выпустил в честь съезда первые партии мопедов «Рига-1». Мопед имеет двухтактный двигатель с рабочим объемом до 50 см³, мощностью 1,6 л. с. Производство этих двигателей осваивается Шауляйским заводом. Со следующего года начнется массовый выпуск мопедов.

Создаются новые образцы мотороллеров. Так, разрабатывается конструкция мотороллера ВП-175, который в дальнейшем должен заменить мотороллер ВП-150. Двигатель этого мотороллера с рабочим объемом до 175 см³ будет унифицирован с двигателем «Ковровец-175».

Тульские конструкторы испытывают опытный образец мотороллера Т-150. На нем установлен новый двигатель — увеличенной мощности с рабочим объемом до 150 см³. Проведена большая работа по улучшению внешнего вида, повышению надежности, комфортабельности, а также удобства управления и обслуживания мотороллера.

Группой конструкторов ЦКЭЭ мотоциклостроения предложена перспективная модель мотороллера, в своей компоновке сочетающего элементы конструкции мотороллера и мотоцикла. Опытный об-

Рис. 1. Мотовелосипед «Диестр».



разец будет выполнен к открытию съезда партии.

Минский завод готовится к освоению мотоцикла с рабочим объемом до 125 см³ — М-103, — представляющего собой модернизацию устаревшей модели М1М.

Подарком к съезду является новая модель «Новороца», созданная коллективом завода в кратчайший срок. В этот мотоцикл, который уже прошел испытания и рекомендован к производству, внесен ряд конструктивных дополнений.

Ижевский завод приступил к освоению новой модели «ИЖ-Юпитер» с двухцилиндровым двигателем. Одновременно проводится модернизация мотоцикла ИЖ-56. СКБ завода начаты работы по проектированию перспективных мотоциклов с рабочим объемом двигателя 350 и 500 см³.

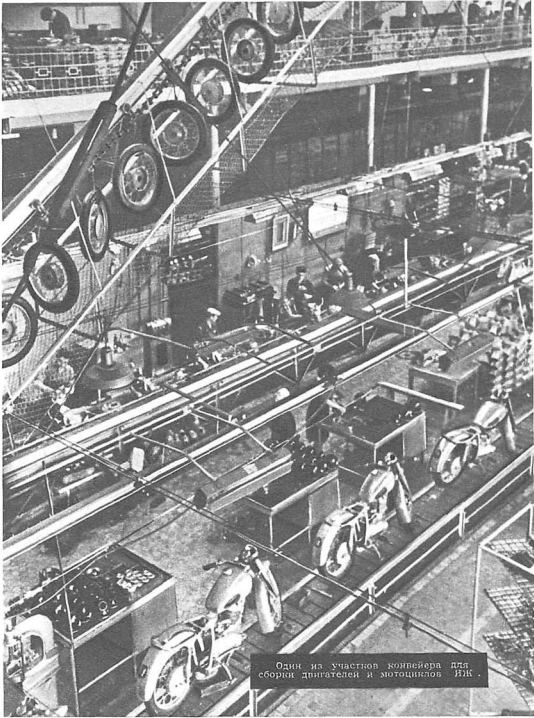
Ирбитский завод готовит к производству мотоцикл «Урал», который заменит модель М-61. В подарок съезду завод создал новую экспериментальную модель мотоцикла, который сейчас успешно проходит испытания в ЦКБЭ мотоцикlostроения. Основные отличия этой модели от предыдущей: задняя маятниковая подвеска, колеса повышенной проходимости с шинами размером 17 × 4, новая коляска и конструктивные улучшения двигателя и коробки передач.

На Киевском заводе создается образец мотоцикла К-650 с верхнеклапанным двигателем 650 см³. Здесь же конструируются новые грузовые транспортные средства на базе узлов и агрегатов серийных мотоциклов.

Коллектив ЦКБЭ мотоцикlostроения, выполняя обязательства, взятые в честь съезда партии, досрочно изготовил образцы уникальных гоночных мотоциклов С-360, что обеспечило успешное участие советских спортсменов в международных соревнованиях. Эта модель получила положительную оценку советских и зарубежных специалистов.

В настоящее время коллектив ЦКБЭ работает над усовершенствованием мотоциклов С-259 и С-360, а также создает новые модели уникальных гоночных мотоциклов классов 125 и 175 см³.

Многотысячный коллектив работников мотоциклетной промышленности с огромным воодушевлением встречает XXII съезд родной Коммунистической партии.



Один из участков конвейера для сборки двигателей и мотоциклов ИЖ.

ТЫСЯЧА МАШИН СВЕРХ ПЛАНА. НОВЫЕ МОДЕЛИ ИЖ

В городах и рабочих поселках, на асфальтированных магистралях и целинных дорогах — всюду можно встретить мотоциклы с эмблемой ИЖ.

Сейчас, когда весь советский народ трудовыми подарками встречает XXII съезд КПСС, взяла на себя повышенные обязательства и коллектив завода, выпустившего эти мотоциклы. К 17 октября — дню открытия съезда — решено изготовить сверх плана за счет максимального использования всех резервов 1000 мотоциклов. Слово свое рабочее сдержат. Залог этого — огромный трудовой энтузиазм, которым охвачены все мотоцикlostроители.

Большим успехом коллектива является освоение производства мотоциклов «ИЖ-Юпитер». Первые два машины уже сошли с главного конвейера в июне, а к концу года их должно быть выпущено 35 тысяч.

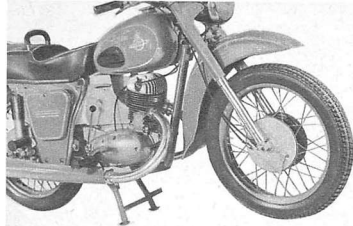
Читатели «За рулем» знакомы с устройством нового мотоцикла по описаниям, данным в журнале. Это, безусловно, хорошая машина, и можно с уверенностью сказать, что она удовлетворяет требованиям взыскательных мотоциклистов.

С каждым днем на заводе ширится социалистическое соревнование. Выше ста бригад борются за звание коллектива коммунистического труда. Не

дремлет и творческая мысль рационализаторов. Инженеры и конструкторы улучшают старые модели, осваивают более совершенную технологию.

Дело в том, что выпуск ИЖ-Ю проходит одновременно с продолжающимся производством уже хорошо зарекомендовавшей себя модели ИЖ-56. Однако конструкторы решили значительно модернизировать этот мотоцикл. Начав работы уже положено. В частности, внедрена жесткая тяга ножного тормоза, улучшена защита тормозного барабана, установлены усиленные ведущие диски сцепления; для удобства водителя седло снижено на 20 мм.

В будущем году с заводского кон-



Мотоцикл «ИЖ-Планета».

вейера будет сходить новый мотоцикл, получивший наименование «ИЖ-Планета». О некоторых его конструктивных особенностях стоит сказать подробнее.

Так, вместо центрального воздушного фильтра типа «циклон» на ИЖ-П предполагается применить контактно-масляный фильтр. Новая конструкция правой крышки картера обеспечит свободный доступ ко всем элементам генератора. Изменена конструкция заднего щитка, изготовляемого теперь как одно целое с корпусом сдвоенного седла. Для монтажа и демонтажа заднего колеса на ИЖ-П достаточно будет снять седло. Поддрессорный щиток переднего колеса, надежно закрепленный литым крошечнойю и к нижнему мосту, повышает проходимость машины на грязных дорогах. Применена новая конструкция глушителя, намого снижающая шум выхлопа. Легче будет теперь и снять насос, закрепленный на передней трубе рамы, перед двигателем. Для более удобного доступа к уплотителю карбюратора защитные шторки имеют люк с пружинной крышкой. Наконец, емкость бензобака на «ИЖ-Планета» увеличена до 18 литров, что значительно повышает дальность его выезда.

Большой интерес представляют перспективные модели мотоциклов, разра-

батываемые специальным конструкторским бюро завода. В 1964—1965 г. планируется выпуск новых моделей дорожных машин. Как опытный вариант создается безрамная конструкция экипажа (путем штамповки и сварки).

Для мотоциклов с коляской будет спроектирован двухцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом до 500 см³, развивающий максимальную мощность в 22—25 л. с., а для мотоциклов-одиночек — новый двухцилиндровый двигатель с рабочим объемом 350 см³.

Предполагается, что подвеску заднего колеса можно будет регулировать в зависимости от типа дорожного покрытия. Это повысит комфортабельность при езде.

Впервые на мотоциклах с маркой ИЖ проектируется установка световых указателей поворотов, а на руле — съёмный ветровой щиток. Предусматриваются щитки для защиты водителя от грязи и выветрившей багажины.

Конструкторы завода взяли на себя обязательство: ко дню открытия XXII съезда партии закончить разработку технического проекта на новый мотоцикл, изготовляемый торцами образцов и всесторонне испытанный намечено провести в 1962 году.

Спортсмены вместо выпускаемого сейчас ИЖ-57 получат более совершенные мотоциклы ИЖ-60М. Недавно на заводе успешно прошел стендовый испытания новый одоцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом 350 см³, предназначенный для кроссовых мотоциклов. Он показал максимальную мощность 27 л. с. при 5500 об/мин. Конструктивной особенностью двигателя является короткоходность (отношения S/D = 0,8) и шестиступенчатая коробка передач. Проводит большую работу с двухтактными двигателями, имеющими несимметричные фазы газораспределения.

Улучшение качества продукции, освоение новых моделей невозможно без совершенствования технологических процессов, внедрения новой техники. В текущем году на заводе будет изготовлено 63 специальных и агрегатных станка, модернизировано свыше 250. Увеличена работоспособность при обработке оси колеса, а концу года начнут действовать еще три линии.

Особенно большие перемены произошли в сборочном цехе. Реконструкция цеха позволила внедрить комплекс конвейеров и транспортеров для доставки деталей и узлов на рабочие места главного конструктора. На многих операциях применяется малогабаритный электроинструмент. В настоящее время введен принудительный ритм конвейера сборки двигателя, переведена на конвейер сбора ряда других узлов.

Растущий выпуск мотоциклов и освоение новых моделей ставят перед конвейером завода серьезные задачи. Нет сомнения в том, что рабочие предприятия, где зарождалось отечественное мотоцикловостроение, с честью выполнят взятые обязательства.

В. АРАМЯН,
инженер,
нештатный корреспондент
журнала «За рулем».

БОЛЕЕ МОЩНЫЕ, НАДЕЖНЫЕ, УДОБНЫЕ

На дорогах нашей страны скоро появится новый мотоцикл — «Ковровец-175Б». Эта модель — подарок советских мотоциклистов-любителей съезду партии. Новый мотоцикл довольно существенно отличается от своего предшественника — «Ковровец-175А». При его конструировании были учтены все полезные замечания и пожелания мотолюбителей, решен целый комплекс вопросов по повышению эксплуатационных качеств и комфортабельности, улучшению его внешнего вида.

Мощность двигателя новой модели повышена до 9 л. с. без увеличения степени сжатия. Большим конструктивным изменением подверглась система питания. Вместо карбюратора К-55Б устанавливается карбюратор К-36, в котором увеличен диффузор, введен система холостого хода с дополнительным устройством, обеспечивающим устойчивую работу двигателя на малых оборотах и повышающим экономичность, а также специальный обогатитель, облегчающий пуск холодного двигателя.

Не менее важно и то, что новый карбюратор создает значительные резервы для дальнейшего увеличения мощности, приемистости двигателя и его экономичности характеристик.

Множество экспериментов провели работники завода, прежде чем выбрали конструкцию глушителя шума выпуска. Это эксперименты натолкнули на мысль о комплексном решении конструкции глушителей шума всасывания и выпуска. Кроме того, более надежным сделано уплотнение в соединении глушителя шума выпуска с выпускной трубой и таким образом ликвидирован прорыв газов. Все это позволило значительно снизить уровень шума.

Новая модель имеет более совершенный воздухоочиститель. Фара ДФ-38 В1 снабжена экраном с замком зажигания.

Много претензий получал завод от владельцев «Ковровец-175А» из-за неудобной посадки. Этот недостаток устранен, в основном изменением конструкции руля: он несколько поднят и смещен назад. Думаем, что потребите-

ли будут также довольны удлиненным и расширенным седлами, которые, несомненно, гораздо удобнее, чем на старой модели; более жесткой и прочной сделана рама.

Особое внимание при конструировании новой модели мотоцикла было уделено плавности хода. У передней вилки и задней подвески улучшена система гидравлических амортизаторов.

Заводские конструкторы подумали и о том, чтобы упростить обслуживание мотоцикла. Изменили профиль обода колеса. Это не только увеличило его жесткость, но и значительно облегчило монтаж шина.

Мотоцикл снабжен двумя подставками: одна такая же, как у его предшественника, необходима при осмотре и ремонте, другая (боксовая) позволяет надежно установить мотоцикл на мягком грунте или на неровной дороге.

Коренным образом изменена регулировка натяжения цепи. Новая конструкция надежно удерживает ссь, а следо-

XXII съезд КПСС

вательно, стабильно сохраняет нужную регулировку.

«Ковровец-175Б» прошел длительные испытания, которые подтвердили правильность новых конструктивных решений.

Откликнулся на пошину московцев, давших слово выпустить лучшую в мире продукцию, коллектив завода разработал мероприятия по увеличению гарантийного срока службы мотоцикла вдвое — с 6 месяцев до года.

Наш завод начал выпускать четыре новых спортивных мотоцикла. Это — «Ковровец-125СМ», «Ковровец-175СМ», «Ковровец-125М» и «Ковровец-175СМ». Две первые модели предназначены для кроссов, а вторые — для многодневных соревнований. Все они спроектированы с учетом замечаний спортсменов.

Новые спортивные мотоциклы прошли испытания, которые показали, что их рамы обладают достаточной прочностью и жесткостью.

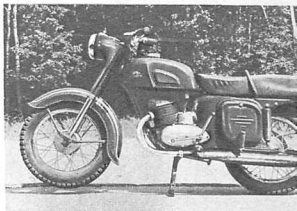
Усовершенствование задних подвесок и передних вилок улучшило плавность хода и повысило устойчивость мотоциклов. Они снабжены удобными, легкими, эластичными седлами.

На кроссовых мотоциклах установлены легкие топливные баки небольшого объема, обеспечивающие необходимый запас топлива.

В двигателе изменена конструкция поршня, кривошипа, головки цилиндра и других деталей, благодаря этому увеличилась его мощность. Более удобным расположены глушители шума выпуска.

Освоение новых моделей базируется на более совершенной технологии, широкой автоматизации и механизации производства. Уже сейчас на заводе эксплуатируется около 500 автоматических, полуавтоматических агрегатных и специальных станков, на которых изготавливаются детали важнейших агрегатов мотоцикла. Вошли в строй восемь автоматических линий гальванических и химических покрытий. Детали окрашиваются теперь в электростатическом поле, причем замеры его включены в поточную линию, как и термомодерационные камеры сушки и подвесные транспортеры для перевозки деталей.

Игорь борьбы коллектива завода за механизацию и автоматизацию производства, за улучшение технологии вы-



«Ковровец-175 Б».

разился в реальных цифрах: в первом полугодии трудоемкость изготовления мотоцикла снижена на 10,5%, а к концу года мы рассчитываем добиться снижения ее на 20%.

Конструктор Л. ЧУРКИН, штатный корреспондент журнала «За рулем».

КИЕВСКИЕ МОТОЛЕТУЧКИ ВЫЙДУТ НА ПОЛЯ

Коллектив рабочих Киевского мотоциклетного завода встречает XXII съезд КПСС успешным выполнением взятых на себя обязательств.

По инициативе инженеров завода в короткие сроки была разработана конструкция нового мотоцикла повышенной проходимости. Изготовлен макетный образец мотоцикла, рассчитанного на эксплуатацию в сельской местности. Потребность в таких машинах огромна: они нужны и бригадиру, и агроному, и рядовому колхознику. Мотоцикл можно использовать как ремонтную «летучку». В этом случае на боковом прицепе монтируется специальный ящик для слесарного инструмента и запасных частей.

Новый мотоцикл значительно отличается от серийных К-750. Прежде всего следует сказать, что привод здесь осуществляется не только на заднее ко-

лесо мотоцикла, но и на колесо коляски. Это повышает проходимость мотоцикла в тяжелых дорожных условиях, а также, как показали расчеты, снижает расход топлива.

Вводится пятиступенчатая коробка передач с задним ходом. Первая передача будет более сильной, чем в серийной коробке, и мотоцикл сможет легко преодолевать сложные участки дороги. Пятая передача обеспечивает высокую скорость при номинальных оборотах двигателя.

На мотоцикле установлен ветровой щиток, глубокие наковленники, закрытые подножки. В непогоду водителя и пассажира защитит легкосъемный брезентовый тент (см. рисунок).

В дни работы XXII съезда КПСС развернется подготовка серийного производства нового мотоцикла К-650. Пе-

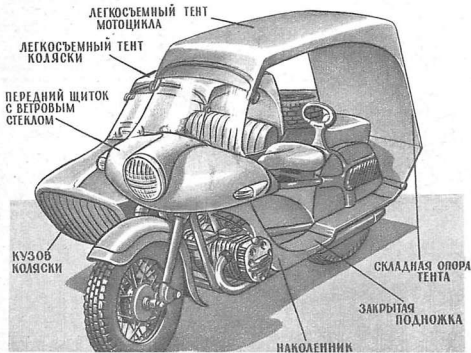
редняя вилка телескопического типа, четырехступенчатая коробка передач с муфтами включения, имеющими звольные шлицы, устраняющие самовыключение передач, — все это унифицировано с новыми мотоциклами Ирбитского мотоцикла.

Подходят к концу и конструкторско-экспериментальные работы по созданию верхнеклапанного двигателя К-650, который в ближайшем будущем заменит находящийся сейчас в производстве устаревший нижнеклапанный двигатель К-750. Мощность его будет не менее 28 л. с., расход топлива — около 5 л. на 100 км.

Конструкторы завода разрабатывают также перспективные модели. Изготавливается, например, опытный образец новой коробки передач уменьшенного размера, картер которой может отливаться под давлением. Изучается вопрос о применении нового по принципу работы вращательного привода на колесо коляски взамен дифференциального. Этот привод будет легкий и обеспечит автоматическую блокировку в случае потери сцепления с почвой одного из ведущих колес.

Немало потрудились коллектив Киевского мотоциклетного завода над совершенствованием производства. За последние время на заводе появились агрегатные станки по обработке картера двигателя поршней, маховиков, коленчатого вала, цилиндров. Отдел главного технолога взял на себя обязательство ко дню открытия XXII съезда КПСС ввести в действие еще десять агрегатных станков. Это обязательство выполнено. Пущен в работу также новый гальванический цех с автоматической линией цинкования.

Конструктор В. СОЛОГУБ, штатный корреспондент журнала «За рулем».



«ЦЕЛИНА»

АВТОМОБИЛЬ

ДЛЯ

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ

РАЙОНОВ



Развитие новых сельскохозяйственных районов страны немаловажно ставится неотъемлемой частью пейзажа целинного края. Но требования к нему предъявляются несколько иные, чем к его городскому «собрату». Ведь этот автомобиль эксплуатируется там, где почти нет дорог. Поэтому он должен обладать высокой проходимостью, а кузов его обязан надежно защищать пассажиров от непогоды и холода, быть удобным для размещения и перевозки различных грузов. Подвеску колес у такой машины нужно сделать мягкой, амортизирующей толчки на зерновой дороге, и в то же время достаточно прочной. Высокая устойчивость, надежная защита от грязи тормоза, возможно малый вес, не отражающийся, однако, на долговечности и прочности деталей, — вот качества, которыми должен обладать автомобиль для сельских районов. И, наконец, он обязательно должен быть дешевым.

В нашей стране выпускаются грузо-пассажирские автомобили повышенной проходимости. Это ГАЗ-69, созданный на базе «Победы», и «Москвич-411» — на базе серийного «Москвича». Оба автомобиля достаточно хорошо могут работать в сельскохозяйственных районах, но они сравнительно тяжелы: ГАЗ-69 весит 1425 кг, а «Москвич-411» — 1100 кг.

Когда появился новый легковой автомобиль «Запорожец», то, естественно, возникла мысль об использовании его в качестве базы для создания сельскохозяйственного микроавтомобиля высокой проходимости. Такая задача была выпол-

нена на Запорожский завод «Коммунар» и НАМИ.

Прежде всего предстояло решить вопрос: можно ли вообще на базе микроавтомобиля создать достаточно прочную и надежную машину повышенной проходимости? Некоторые специалисты полагали, что эта возможность ограничивается слишком малой мощностью двигателя микроавтомобиля. Другие сомневались в том, что удастся получить необходимую прочность. Однако многочисленные опыты опровергли эти опасения. Труднее оказалось добиться высокой износостойкости.

Первым работоспособным образцом такого автомобиля явился «Огонек», о котором сообщалось на страницах «За рулем». Он был создан силами Ирбитского моторзавода и НАМИ. Испытания показали, что при мощности около 20 л. с. и рабочем объеме двигателя в 750 см³ можно обеспечить хорошую проходимость автомобиля почти по всем видам грунтов, за исключением снега глубже чем 200—250 мм, и залитого водой болота. Автомобиль легко перевозил груз до 300 кг при собственном весе в 762 кг. Два ведущих

передних колеса обеспечивали хорошую динамику и достаточную экономичность. Однако прочность отдельных деталей была явно неудовлетворительной.

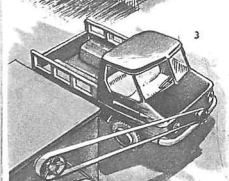
Основываясь на этом опыте, конструкторы и создали так называемую «сельскохозяйственную модификацию» автомобиля «Запорожец».

Первый экспериментальный образец такой машины построен.

«Целина» — легкий грузо-пассажирский микроавтомобиль вагонного типа. О его размерах можно судить по фото, где он снят рядом с автомобилем «Запорожец». При ироторкой колесной базе (1800 мм) «Целина» имеет грузо-пассажирское помещение длиной 2050 мм и шириной 1400 мм. Грузоподъемность автомобиля — 300 кг. Независимая подвеска оригинальной конструкции, спереди и сзади, обеспечивает ему необходимую мягкость движения, а ход колес, равный 200 мм, позволяет хорошо приспосабливаться к рельефу почвы. В качестве упругого элемента в подвеске применены круглые торсионы; в дополнение к ним поставлены мощные амортизаторы телескопического типа. По хорошим дорогам автомобиль будет передвигаться только с помощью передних ведущих колес, а задние выключаются. Это должно обеспечить расход топлива в 8—9 л/100 км. Скорость движения по шоссе — 60—65 км/час.

Значительным изменениям по сравнению со своим прототипом подвергся двигатель. Его рабочий объем доведен за счет увеличения диаметра цилиндра (72 мм) до 887 см³; он развивает мощность 25—26 л. с. при 4000 об/мин. Крутящий момент 5,0—5,5 кгм.

Одним из условий, повышающих проходимость автомобиля, является значи-



1 Автомобиль с вакуумустойчивой для лопыи коры и перевозкой молока.

2 Автомобиль используется как распылитель удобрений и поливни.

3 Двигатель может быть использован в качестве привода для стационарных машин. Мощность 5—6 л. с.

* «За рулем» № 2 за 1959 год.

тельный дорожный просвет, он равен в этой модели 300 мм. Такую высоту удалось получить, применив в приводе колес дополнительную передачу — так называемый колесный редуктор. Он состоит из двух цилиндрических шестерен, одна из которых заменяет ступицу. Передаточное число редуктора равно 1,39:1. Помимо того, что редуктор помогает увеличить дорожный просвет, он разгружает полуоси и дифференциал; и напряжение в этих деталях будет даже меньше, чем у автомобиля «Запорожец», поскольку в тяжелых дорожных условиях у «Целины» работают не один, а два ведущие моста.

Коробка передач «Запорожца» изменена мало; чтобы увеличить угол подъема, а также облегчить движение автомобиля по снегу и песку, в нее введена еще одна дополнительная передача (с передаточным числом 6,73:1), схема и конструкция которой таковы, что позволяют сохранить без изменений почти все основные детали коробки передач. Прямомеханические коробки нового типа позволило обойтись без раздаточной коробки, это упростило конструкцию и уменьшило ее вес. Привод к ведущему заднему мосту осуществлен при помощи трубчатого вала с резиновыми упругими муфтами, благодаря чему можно не опасаться перекося; кроме того, муфты снижают напряжения в деталях трансмиссии при ударных и вибрационных нагрузках; для той же цели и в полусях передних колес также предполагается ввести резиновые муфты типа сайлент-блоков.

Главная передача заднего моста и дифференциал с полуосями выполнены из тех же деталей, что и у переднего моста. Механизм отключения заднего моста расположен в его картере. Для полуосей «Целины» использованы карданные шарниры «Запорожца». Учитывая малый вес автомобиля и относительно невысокие скорости, наружные карданы передних колес установлены такие же, как и у задних, т. е. игольчатые.

На автомобиле применены гидравлические тормоза, причем обеспечивается герметичность колесного тормоза. Ручной тормоз — барабанного типа на карданном вале. Шины 5,90—13 или 5,60—13 низкого давления с грунтозацепами.

О небольших размерах автомобиля «Целина» уже говорилось. Остается только добавить, что колея передних колес равна 1300 мм, задних — 1322 мм, а общие габариты этого «грузовика» меньше, чем у легкового «Москвича»: длина — 3600 мм, ширина — 1540 мм, высота — 1700 мм. При этом «сухой» вес опытного образца составил 725 кг, т. е. он легче «Москвича-411» на 375 кг, а по сравнению с ГАЗ-69 достигнут снижение веса почти вдвое (т. е. на 700 кг). Распределение веса по осям при пол-

ной нагрузке равно 47% и 53%, а при одном водителе — 65% и 35%. Эти цифры не должны вызывать опасений, так как по скользким грунтам или на подъеме автомобиль может двигаться, используя все ведущие колеса, а на нормальных сухих дорогах нагрузка на переднюю ось в 47% обеспечивает необходимый тягу.

«Целина» и «Запорожец» — близнецы. Если иметь в виду, что в будущем рабочий объем двигателя «Запорожца» будет, по всей вероятности, доведен до 887 см³, то можно сказать, что у них будет одинаковый силовой агрегат. Соплавают также карданные соединения, рулевой механизм и шарниры рулевых тяг, все гидравлические механизмы колесного тормоза, тормозные колодки и накладные электрооборудования.

У автомобиля «Запорожец» двигатель установлен сзади, а у «Целины» — спереди. Погрузка и выгрузка с задней стороны при двигателе, расположенном спереди, удобнее, так как при этом высота платформы от земли может быть всего 550 мм, в то время как при двигателе, расположенном сзади, она равна 850—900 мм. Расположение двигателя сзади имеет много преимуществ, но главным образом для легковых автомобилей и автобусов. Для грузовых же и грузо-пассажирских специальных автомобилей более удобно иметь двигатель, расположенный спереди.

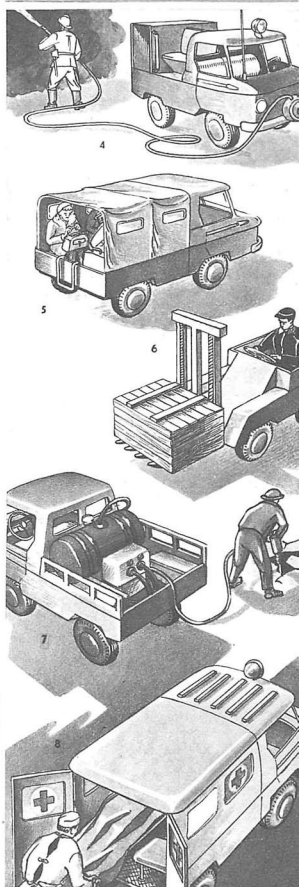
Особое внимание при проектировании автомобиля «Целина» уделялось прочности деталей и долговечности конструкции. Для этой цели введены упругие муфты и колесный редуктор; принята схема подвески с минимальным количеством шарниров и смазывающихся точек; рулевые тяги имеют разборные шаровые головки. Конечно, это не исключает тех необходимых изменений, которые еще придется произвести в узлах микроавтомобиля после эксплуатационных испытаний. Но основное можно считать сделанным.

Выбранный тип кузова — пикап с брезентовым тентом и скамейками для пассажиров — удобен при разнообразном использовании как в городе, так и на селе. Кабина изготовлена из пластмассовых панелей (стеклопластик на полиэфирной смоле с холодным отверждением), имеет два полужестких сиденья.

Наличие буксирного крюка позволяет использовать легкий одноосный прицеп на «коротких плечах». Он также уже построен и испытан, его грузоподъемность равна 150—200 кг, собственный вес — 150 кг. На переднем конце рамы может быть смонтирована установка для отбора мощности, чтобы приводить в действие различные агрегаты, потребляющие 4—5 л. с. Это дает возможность весьма универсально использовать автомобиль на различных сельскохозяйственных работах.

Создание опытных образцов автомобиля «Целина» позволит провести необходимые эксперименты и собрать материал для того, чтобы уже в недалеком будущем перейти к серийному выпуску этих, столь нужных народному хозяйству машин.

Илья Б. ФИТЕРМАН,
кандидат технических наук.



4 Легкий пожарный автомобиль для с.-х. районов. Мощность, отсоединяемая на насос, равна 5—6 л. с.

6 Автопогрузчик. Грузоподъемность — 300 кг.

7 Автомобиль, обслуживающий шоссе и уличные ремонтные бригады.

9 Автомобиль-фураж — такси для с.-х. районов. Число мест — 6.

8 Автомобиль — скорая помощь для с.-х. районов.

МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ КрАЗ

Большегрузные автомобили находят все большее применение в народном хозяйстве нашей страны и потребность в них с каждым годом растет. Это и неудивительно: ведь они наиболее пригодны для массовых перевозок грузов, обеспечивая наименьшую себестоимость тонны-километра и высокую производительность.

На крупных стройках, например, себестоимость перевозок грузов на 12-тонном автомобиле КрАЗ-219 в два раза ниже, чем на 2,5-тонном ГАЗ-51, в 1,7 раза — по сравнению с 4-тонным ЗИЛ-150 и в 1,2 раза ниже, чем на МАЗ-200, грузоподъемность которого 7 т.

Одним из основных предприятий, выпускающих большегрузные автомобили, является Кременчугский завод. Сюда было передано их производство с Ярославского автомобильного завода. С 1959 г. кременчугские автомобилестроители начали изготавливать сначала самосвалы КрАЗ-222 (ЯАЗ-222), а затем все остальные модели: КрАЗ-214 (ЯАЗ-214), КрАЗ-219 (ЯАЗ-219) и КрАЗ-221 (ЯАЗ-221). Выпуск их непрерывно увеличивается.

Однако конструкции серийных автомобилей Кременчугского автозавода не полностью удовлетворяют современным

требованиям. Недостаточна, например, мощность двухтактного дизеля; задняя подвеска не обеспечивает удовлетворительной приспособляемости автомобиля к неровностям дороги. Рычажные амортизаторы передней подвески действуют малоэффективно: во время работы в них возникают высокие давления, которые служат причиной частого выхода из строя. Занукологичность глушителя слабая, а мощность, забираемая им от двигателя, сравнительно высокая.

Все это вызывает необходимость коренного улучшения конструкций автомобилей. Кроме того, в конце семилетки Кременчугский автозавод предполагает заменить их новыми моделями, имеющими производительность на 15–30% выше.

Чтобы лучше подготовиться к серийному производству перспективных автомобилей, завод модернизирует свои машины, проверяя на них надежность и эффективность некоторых новых узлов и агрегатов.

Модернизированным автомобилям присвоены индексы КрАЗ-256 (вместо самосвала КрАЗ-222), КрАЗ-257 (взамен автомобиля общего назначения КрАЗ-219) и КрАЗ-258 (вместо седельного тягача КрАЗ-221). Их выпуск намечается начать в 1962–1963 гг.

Какие же агрегаты и узлы подверглись модернизации? Что внесено нового по сравнению со старыми моделями?

САМОСВАЛ КрАЗ-256

На нем установлен четырехтактный восьмицилиндровый двигатель ЯМЗ-238 мощностью 240 л. с. при 2100 об/мин и максимальным крутящим моментом 90 кгм.

Применение этого двигателя, а также раздаточной коробки типа КрАЗ-219, у которой изменено передаточное отношение одной пары шестерен в дополнительной коробке передач, позволило повысить скорость движения с 47 до 62 км/час и увеличить тяговые качества автомобиля примерно на 4–5%.

Новая конструкция и задняя подвеска, способствующая лучшей приспособляемости автомобиля к неровностям дороги. В подвеске значительно уменьшено количество концов рессор по опорным поверхностям балок задних мостов, оно приближается к перекачиванию.

Установлен более эффективный глушитель. В систему выпуска отработавших газов встроены моторный тормоз, обеспечивающий более безопасное движение в горных условиях.

Включена также установка отсоса пыли из воздушного фильтра двигателя, работающая на принципе эжекции струи отработавших газов. Конец отсосной трубки присоединен к выпускной трубе за глушителем, и в ней размещен диффузор. Это дает возможность исполь-

зовать более чистый воздух для двигателя и тем самым увеличить срок его службы.

Передняя подвеска снабжена двумя телескопическими амортизаторами, которые менее сложны по конструкции, чем рычажные, и более надежны в работе.

Самосвал оборудован новым подъемным механизмом. Он состоит из одноцилиндрового гидравлического подъемника и насоса шестеренчатого типа, установленного на дополнительной коробке передач. Максимальное давление, которое может развить насос, равно 100 кг/см². Цилиндр подъемника закреплен в прочном надрамнике.

Для автомобиля предусмотрены платформы двух типов. Для перевозки легких пород грунта предназначены облегченная платформа, а для транспортирования тяжелых и скальных грунтов — усиленная. Обе они взаимозаменяемы. Платформы — цельнометаллические, сварные, ковшового типа.

В результате модернизации улучшены тяговые качества автомобиля, повышена его экономичность. Кроме того, снижен собственный вес, по сравнению с весом самосвала КрАЗ-222, в среднем на 640 кг, хотя грузоподъемность (10 т) не изменилась.

АВТОМОБИЛИ КрАЗ-257 и КрАЗ-258

Эти модели совершенствовались в основном в том же направлении, что и самосвал КрАЗ-256. Применение ряда новых узлов и деталей позволило уменьшить собственный вес без изменения грузоподъемности. Так у автомобиля КрАЗ-257 он снижен на 300 кг, а у автомобиля КрАЗ-258 — на 308 кг.

Установка более мощного двигателя ЯМЗ-238 с повышенным числом оборотов коленчатого вала и коробки типа КрАЗ-219 с уменьшенными передаточными числами 1,07 и 2,13 (до модернизации 1,32 и 2,28) дала возможность увеличить максимальную скорость движения до 62 км/час.

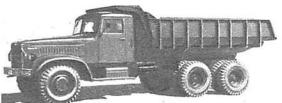
На автомобиле КрАЗ-257 раздаточная коробка оставлена прежняя (передаточные числа 1,07 и 2,13). Рост скорости движения до 60 км/час достигнут здесь только за счет повышенного числа оборотов коленчатого вала двигателя. Тяговые качества автомобиля увеличены в среднем на 10%.

Для всех модернизированных моделей принята 24-вольтовая, однопроводная система электрооборудования. Отрицательный полюс источников тока соединен с массой автомобиля. Применены две аккумуляторные батареи 6СТЭН-140М. Обладая достаточной электрической емкостью, они дают экономию в весе и значительно лучше размещаются на автомобиле, благодаря своим меньшим габаритным размерам.

Использование модернизированных автомобилей КрАЗ несомненно позволит поднять эксплуатационные скорости движения, увеличить производительность и снизить себестоимость перевозок грузов.

Инж. Н. М. ЧИСТОВ,
заместитель начальника СКБ-1
Кременчугского автозавода.

Самосвал КрАЗ-256



Грузовой автомобиль КрАЗ-257



Тягач КрАЗ-258



РАБАТЫ И ТЕХНИКИ АВТОТРАНСПОРТА СДЕРЖАЛИ СЛОВО

А. ТАРАНОВ

В обстановке огромного политического и трудового подъема встречи советские люди XXII съезда партии — съезд строителей коммунизма.

Коммунистический манифест нашей эпохи — новая Программа КПСС, проект которой в преддверии съезда был вынесен на всенародное обсуждение, воспринят каждым человеком нашей страны как родное, кровное дело, вдохновляет тружеников города и деревни на новые трудовые подвиги.

Коммунистическая партия торжественно провозглашает: нынешнее поколение советских людей будет жить при коммунизме! Наше время — время великих свершений. Приблизить своим самоотверженным трудом коммунистическое завтра — такую цель поставили перед собой советские рабочие, колхозники, служащие; под этим девизом работают в наши дни и миллионы армий автотранспортников. Их вклад в дело выполнения семилетнего плана очень большой. Это они помогают возводить новейшей конструкции самолеты, убирать урожай с полей, обеспечивают нормальную деятельность предприятий, доставляют товары в городскую сеть, перевозят пассажиров. Нет такой отрасли народного хозяйства, в развитии которой не вносят свою лепту работники автомобильного транспорта.

У нас стало традицией отмечать знаменательные события в жизни страны трудовыми подарками. Готовясь достойно встретить XXII съезд КПСС, колхозники автохозяйств, авторемонтных заводов дали слово досрочно завершить производственные задания, улучшить технико-экономические показатели. Примечательно, что после опубликования проекта Программы КПСС многие автомобилисты — участники предсъездовского соревнования пересмотрели свои обязательства в сторону повышения и успешно их выполнили.

С какими достижениями пришли работники автотранспорта к XXII съезду партии?

Руководствуясь решениями XX и XXI съездов КПСС, которыми предусматривалось коренным образом улучшить использование автомобилей, шире распространить централизованные перевозки грузов и значительно снизить их себестоимость и в этих целях сосредоточить основную часть грузовых автомобилей в автотранспортных предприятиях общего пользования, а также в укрупненных хозяйственных совнархозов, — автомобильными странами продавали немалую работу. Многие сделали за последнее время и по совершенствованию руководства автомобильным транспортом, но оно еще полностью не окончено, не использованы все имеющиеся резервы.

После XXI съезда КПСС немало сделано для того, чтобы улучшить работу

автомобильного транспорта. Повсеместно укрупнены автохозяйства и возрасла роль автотранспорта общего пользования в перевозках грузов и пассажиров.

Во многих республиках, краях и областях большая часть автомобилей сосредоточена в автотранспортных предприятиях общего пользования. В Латвии, Грузии, Эстонии, Молдавии, Литве почти все автомобили (не только находящиеся в мелких неэкономичных автохозяйствах, но и имеющиеся в укрупненных хозрасчетных автобаззах совнархозов) сосредоточены в автотранспортных организациях общего пользования. В Таджикской и Армянской ССР также значительная часть автомобилей сконцентрирована в автохозяйствах общего пользования.

Аналогичные достижения имеются и в РСФСР. За последние два с половиной года в республике упразднено 34,1 тыс. мелких автохозяйств различных предприятий и учреждений. Более 65% автомобилей из этих хозяйств передано автотранспортным предприятиям общего пользования, а остальная часть — укрупненным хозрасчетным автобаззам совнархозов. В результате значительно сократился количество мелких и увеличилось число крупных автохозяйств.

В Хабаровском крае, Северо-Осетинской АССР, Кировской и в некоторых других областях автомобили сосредоточены преимущественно в автотранспортных предприятиях общего пользования. Им переданы автомобили не только мелких ведомственных неэкономичных автобазз, но и укрупненных хозрасчетных автохозяйств совнархозов. Во многих городах также территориально объединены ведомственные автохозяйства, и автомобили находятся в ведении организаций Министерства автотранспорта и шоссейных дорог.

В настоящее время только по Министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР 94% автомобильного парка находится в автохозяйствах, каждое из которых насчитывает более 100 автомобилей. В среднем же на одно автохозяйство приходится 170 автомобилей.

Укрупнение не самоцель, а средство улучшения использования автомобилей. Сосредоточение автомобилей в крупных автотранспортных предприятиях дает возможность более квалифицированно построить транспортный процесс, изучить грузопотоки, централизовать перевозки одноименных массовых, а затем и всех грузов единой транспортной организацией, расширить прямые железнодорожные автомобильные перевозки. Создаются также более благоприятные условия для внедрения прогрессивных методов и повышения качества технического обслуживания и эксплуатационных ремонтов автомобилей. Централизация работ по техническому обслуживанию и

эксплуатационному ремонту автомобилей позволяет интенсивно использовать оборудование и сократить удельные трудовые затраты на эти работы.

За последние годы выработка на среднестатистичном автомобиле-тону в автохозяйствах Российской Федерации увеличилась с 1282 до 1406 тонн, или на 9,0%, и с 14 685 до 16 359 тонна-километров, т. е. на 11,4%. Такой рост произошел в основном благодаря улучшению качественных показателей использования автомобилей. Вместе с тем снизилась и себестоимость перевозок грузов. В составных ценах она уменьшилась на 11,2%.

Значительная часть автомобилей автотранспортных предприятий общего пользования выполняет важные народнохозяйственные задачи по перевозке сельскохозяйственных продуктов в период массовой уборки урожая.

Укрупнение хозрасчетных автохозяйств выдвинуло перед работниками автотранспорта ряд новых задач. В современных условиях автотранспортные организации должны глубже вникать в особенности работы предприятия, для которого доставляются грузы, обеспечивая ритмичность его деятельности.

Сосредоточение автомобилей в автотранспортных предприятиях общего пользования и в укрупненных хозрасчетных территориальных автохозяйствах совнархозов потребовало перестроить работу службы эксплуатации. Появилась возможность и необходимо централизовать ее. Показательно, что в процессе этой перестройки, например, в Казани, Красноярске, Перми, Саратове, Уфе, Горьком и Куйбышев, при управлении автомобильного транспорта или автотрестов созданы центральные диспетчерские. Централизация службы эксплуатации дает возможность использовать передовую технику новых методов работы. В Кирове и Рязани применены математические методы оперативного планирования при перевозке грузов.

Отличное обслуживание пассажиров — главная задача работников автобусного и таксомоторного транспорта. Из года в год развивается междугородние и городские автобусные перевозки, на линиях появляются новые комфортабельные машины. Неуклонно растет число таксомоторов. Увеличивается спрос на них. Все большую популярность завоевывают маршрутные такси. Во многих городах и населенных пунктах из смешанных автохозяйств выделены пассажирские парки. Это положительно сказывается на их производственной деятельности.

Развивается недавно зародившаяся новая форма общественного пользования легковыми автомобилями из прокатных станций без шофера. Подобная форма использования легковых автомобилей

более полно отвечает характеру использования материальных ценностей в нашем обществе. Сейчас только в РСФСР прокатные станции открыты в 47 городах.

«Автомобильный парк страны возрастает до размеров, обеспечивающих полное удовлетворение потребностей в грузовых и пассажирских перевозках, широкое распространение получают станции проката автомобилей», — записано в Программе КПСС.

Такие станции за последние годы созданы во многих городах страны, и в ближайшее время число их еще больше возрастет.

Укрупнение и специализация автохозяйств обусловили совершенствование гаражно-технической службы, ускоренное внедрение новой техники, передовой технологии, механизации и автоматизации производственных процессов на базе их стало возможным проводить широкие научные исследования с привлечением специалистов — сотрудников научно-исследовательских и учебных институтов.

За последние годы проделана значительная работа по повышению квалификации работников автомобильного транспорта, и в первую очередь ведущей профессии — шоферов. В настоящее время водители первого и второго классов составляет 40% от общего числа шоферов.

Выполняя обязательства, взятые в честь XXII съезда КПСС, коллективы автотранспортных предприятий ввели в эксплуатацию автоматические установки для мойки грузовых, легковых автомобилей и автобусов, организовали посты механизированной смазки, тужестьные линии технического обслуживания. В некоторых укрупненных автохозяйствах приступили к организации постов диагностики технического состояния автомобилей без разборки агрегатов и узлов.

Прогрессивным начинанием является централизация технического обслуживания автомобилей (сосредоточение его в специальных, хорошо оснащенных профилакториях), нашедшая применение в ряде городов. Достоинства этого метода — значительное повышение качества работ при росте производительности труда, лучшее использование производственных помещений и оборудования, снижение удельного расхода запасных частей и материалов.

Инициаторами многих славных дел на автомобильном транспорте выступают участники движения за коммунистический труд, число которых неуклонно растет.

Уже не только отдельные бригады, но целые коллективы предприятий дают слово работать и жить по-коммунистически. Это 1-й автобусный парк Ленинграда, 1-я автобаза Мостстройтранса, Челябинское автобусное хозяйство и другие.

Ударники и бригады коммунистического труда, все работники автотранспорта высоко держат знамя социалистического соревнования. Они приготовили в честь XXII съезда КПСС хорошие трудовые подвиги, рапортовали ему о досрочном выполнении своих обязательств и готовы сделать все необходимое для решения непосредственной практической задачи советского народа — построения коммунистического общества.



Шофер-отличник Алексей Александров (Куровская автотранспортная контора Московской области) выполнит задание на 125—130 процентов. Руководимая им бригада водителей борется за звание бригады коммунистического труда.

Фото Н. ГРАНОВА

Водитель автобуса Г. Зинуров (Челябинск) удостоен звания ударника коммунистического труда.



К НОВЫМ СПОРТИВНЫМ РУБЕЖАМ!

Итоги Всесоюзной спартакиады

Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта успешно завершена. Она являлась одним из наиболее массовых спортивных мероприятий в нашей стране. Более 16 миллионов юношей и девушек вышли на старты Спартакиады. Соревнования проходили в воздухе и на земле, на воде и под водой. На самолетах, вертолетах и планерах, на катерах, глассерах и скутерах, на автомобилях и мотоциклах составались в мастерстве и скорости участники Спартакиады.

Большие возможности были предоставлены им. Организации и клубы ДОСААФ обеспечили спортсменов разнообразной спортивной техникой. Для проведения соревнований Спартакиады были выделены необходимые средства. Немалую помощь оказали досоафовские спортсмены руководители многих предприятий, колхозов и учреждений.

В период Спартакиады еще больше укрепилось сотрудничество комсомольских и досоафовских организаций, что содействовало массовому привлечению молодежи к техническим видам спорта, создало хорошие условия для их дальнейшего развития в нашей стране.

В ходе Спартакиады было проведено более полутора тысяч спортивных состязаний, причем, наряду со стрелковыми, наиболее массовыми были соревнования мотоциклистов (27 930) и автомобилистов (17 942). Свыше 420 тысяч спортсменов приняли участие в мотоциклетных состязаниях и 360 тысяч — в автомобильных. Сравнительно молодые в нашем Обществе виды спорта — водно-моторный и автомоделный — также привлекли большое количество участников. В соревнованиях водномоторников приняли старт более 60 тысяч спортсменов, а в автомоделных — около 28 тысяч. По сравнению с проведенной три года назад спартакиадой, посвященной 40-летию ВЛКСМ, число соревнований по техническим видам спорта возросло в 9 раз.

Значительно повысилось мастерство спортсменов. Более 812 тысяч участников Спартакиады выполнили разрядные нормативы «Единой спортивной классификации», а 838 человек выполнили нормы мастера спорта.

Отрадно отметить, что во многих организациях Общества развитие технических видов спорта сопровождалось укреплением материальной базы. Клубы и первичные организации приобрели значительное количество мотоциклов, моторов, скутеров. В ряде автомотклубов появились спортивные автомобили.

Финальные соревнования Спартакиады, являвшиеся одновременно первенствами страны, наглядно показали рост

мастерства советских спортсменов, причем на только центральных районах, но и периферии, где до Спартакиады многие технические виды спорта были в зачаточном состоянии.

Так, победителями авторалли стали автомобилисты Туркмени, показавшие высокое мастерство вождения автомобилей по горным трассам. Первое место в финале Спартакиады по мотогонок на ипподроме заняли спортсмены Грузии. Победителем соревнований Спартакиады по гравым гонкам стал представитель Башкирии, где недавно мотоспорт был развит очень слабо. Нынче же Башкирская автономная республика стала одним из центров развития советского мотоспорта.

Прошедшая Всесоюзная спартакиада ознаменовалась крупными достижениями в технических видах спорта. Но наряду с этим в ходе ее выявились и серьезные недостатки. Много первичных и даже районных организаций ДОСААФ Литвы, Эстонии, Алтайского и Красноярского краев, Воронежской и Иркутской областей не приняли участие в Спартакиаде. Не все комитеты ДОСААФ проявляли надлежащую заботу об обеспечении спортивной техникой своих лучших спортсменов, в то же время они мало привлекали владельцев собственных автомобилей и мотоциклов для участия в массовых соревнованиях.

Не везде соревнования прошли достаточно организованно. Довольно часто не только спортсмены, но и судьи не имели

возможности ознакомиться с правилами и положением о соревнованиях. В результате некоторые спортивные встречи проходили на низком организационном уровне, с нарушением правил.

Комитеты и клубы Общества мало занимались подготовкой судейско-тренировочных кадров, почти во всех организациях ощущался большой недостаток в них.

Теперь, когда Спартакиада закончилась, задача состоит в том, чтобы закрепить и приумножить ее успехи, еще больше развить технические виды спорта, принять решительные меры к устранению выявленных недостатков.

Больше внимания организации ДОСААФ должны уделять автомобильному, мотоциклетному и водно-моторному видам спорта, которые способствуют воспитанию смелых и отважных спортсменов, помогают молодежи совершенствоваться в искусстве вождения машин, в знании современных моторов. Немаловажное значение имеют и автомоделный спорт, особенно для технической подготовки коня пионера — будущего водителя и конструктора машин.

Дальнейшего размаха в техническом спорте можно достичь, если предоставить всем участникам прошедшей Спартакиады возможность совершенствовать свое мастерство, овладевать современной спортивной техникой, активно участвовать в соревнованиях. Для этого каждая первичная, районная, городская и областная организация, каждый клуб обязаны иметь постоянные сборные команды по видам спорта, причем, как правило, не только основную, но дублирующую и юношескую.

Следует помнить, что без систематического участия в спортивных состязаниях нельзя повысить спортивную квалификацию. Поэтому организации ДОСААФ должны позаботиться о том, чтобы их спортсмены чаще участвовали в соревнованиях. Надо решительно покончить с таким положением, когда в районном и даже в областном центре автомобильные и мотоциклетные состязания прохо-



Заслуженные мастера спорта, рекордсмены СССР Э. Лорент, В. Нингин и А. Новиков (слева направо) на открытии финальных соревнований Спартакиады.

Фото В. ДОВГЯЛЛО

дят один-два раза в год (как это было до Спартакиады). Наряду с переносами районов, городов, областей, краев и республик необходимо регулярно организовывать товарищеские соревнования команд заводов, колхозов, учебных заведений, встреч сильнейших спортсменов районов, областей и республик. Каждое воскресенье, особенно летом, должны проходить соревнования по мотокроссу, фигурному вождению мотоцикла и автомобильной, короткое ралли и другие спортивные соревнования. Два-три выступления в месяц — это тот минимум, без которого нельзя воспитать высококлассных спортсменов. Чтобы добиться успеха в организации Общества была ключом, чтобы регулярно проходили соревнования, надо незамедлительно заняться подготовкой спортивных судей и инструкторов. Проведение краткосрочных семинаров, организация стажерства молодых судей могут создать хорошие судейские кадры как в первичной организации, так и в клубе. Следует добиваться, чтобы по видам спорта в первичных организациях было минимум 5—7 судей, а в районах и клубах — не менее 20—25.

Со всей серьезностью надо заняться за подготовку общественных инструкторов. В спортивной команде первичной организации так же, как и в сборной команде района, необходимо иметь 1—2 инструкторов.

Большое количество техники требует анимального ухода за ней, поэтому на местах нужно организовать подготовку механиков-общественников. В каждой команде желательно иметь старшего механика и механиков по классам машин (одного на 4—5 классов машин). Инструкторы-общественники (трактористы и механики) наряду с квалифицированными спортсменами можно привлекать инженерно-технических работников автотранспорта, офицеров запаса танковых и автомобильных войск, студентов.

Приближается 1962 год. Каждому областному, городскому и районному комитету ДОСААФ необходимо четко спланировать свои спортивные мероприятия и составить календарь соревнований. Надо уже сейчас принять меры к тому, чтобы эти состязания прошли на высоком организационном уровне.

Президиум ЦК ДОСААФ СССР подвел итоги Спартакиады и наметил ряд организационных и других мер по закреплению ее успехов и дальнейшему развитию технических видов спорта. Разработана программа по подготовке тренерских кадров, повышению мастерства наших спортсменов, укреплению материальной базы технических видов спорта, по переводу ряда соревнований на самоокупаемость. Комитеты ДОСААФ, общественные руководящие органы — Федерации и секции, советы клубов, ознакомившись с этим решением, смогут наметить конкретные меры по дальнейшему развитию технического спорта.

Президиум ЦК ДОСААФ СССР выразил уверенность, что спортивная работа в Обществе будет и впредь развиваться по пути широкой массовости и высокого спортивного мастерства, по пути вовлечения молодежи в занятия техническим спортом, который является важным средством подготовки советских людей к высокопроизводительному труду и защите Родины.

Б. ТРАММ,

член Президиума ЦК ДОСААФ СССР.

МОЛОДЕЖЬ ЗАВЕВЫВАЕТ ПРИЗНАНИЕ

Прошло два крупных соревнования по гаревым гонок: третье первенство Советского Союза и финал Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. И стало ясно: резкая грань между ведущими мастерами и основной группой гонок, той грани, что существовала еще год назад, теперь уже нет. Правда, все три первые ступеньки выдвинула почти и сейчас заняли ведущие мастера. Звание чемпиона страны и золотую медаль второй год подряд завоевал уфимский мастер Игорь Пихелюк. А второй ступеньке — московский гонокщик Нертов. Обладателем бронзовой медали стал уфимец Фарит Шайбуров.

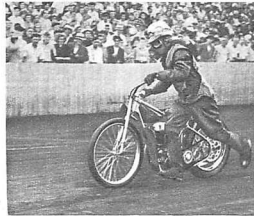
Но вслед за этой горой идут имена, еще вчера ничего не говорившие любителям гаревых гонок. Уфимец Владимир Соколов до сих пор был известен как неплохой кроссовик. На этот раз он, заняв четвертое место, оставил говорить о себе как об отличном гаревике.

Настоящим сюрпризом было выступление представителя Московской области Валентина Мосеева. Он «прорвался» на пятое место в полуфинале и сумел занять шестое место в финальном deny. И на первенстве, и в финале Спартакиады Мосеев серьезно угрожал корифеям.

В десятку лучших вошли земляк Мосеева Борис Захаров и молодой ржевский первоазрядник Виталий Шило. Ярким и впечатляющим был дебют самого юного из 36 участников первенства, 18-летнего уфимского второразрядника Геннадия Куриленко. Впервые участвуя в таких крупных соревнованиях, он все же оказался в числе финалистов.

Итак, смена наших чемпионов растет, и непохлая смена. А где же сейчас, берет гаревых гонок: Леонид Дробляко, Игорь Самородов, Виктор Кузнецов? По разным причинам они на этот раз выбыли из борьбы. В первом же заезде второго полуфинального для получения травмы и попутно поле боя Дробляко, в полуфинале сошел Константин, а в финале «скопугился» блестяще начавший Самородов. Неудача постигла и в финале и двух других членов сборной команды страны — москвича Виктора Кузнецова и Виктора Трофимова из Ровно. Первый «заработал» лишь шесть очков, а второй, из-за двух падений, и того меньше — пять. Кстати, падения были основными бичом в финальном deny. Дело в том, что дорожка уфимского мотодорома готовилась на этот раз не совсем тщательно. Но не только в этом причина неудач некоторых мастеров. Были случаи отказа машин, что также серьезно повлияло на результаты.

Финал Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, проходивший неделю спустя, подтвердил основной итог первенства страны — решительное наступление молодежи. Чемпион Спартакиады с отличной суммой очков — 15 из 15 стал уфимский мастер Борис Самородов. Вслед за ним — 23-летний



Мастер спорта Е. Штерстев упал на последнем вираже. Добежал к финишу, но все же добыл одно очко, которое помогло ему войти в число сильнейших.

Ф. П. ГАЙНУЛЛИНА (Уфа)

гонок из Ровно Виктор Трофимов. Когда проходила первая чемпионат страны. Трофимов только мечтал об участии в соревнованиях, а сейчас он один из сильнейших гонокщиков страны. Третье место занял московник Вееволд Нертов.

Согласно положению каждая союзная республика, а также Москва и Ленинград выставляли для участия в финале гаревых гонок по одному спортсмену. Но если учесть результаты молодых гонокщиков, которые выступили лишь в личном зачете, то Нертову пришлось бы основательно потесниться. Призер первенства страны набрал 8 очков, тогда как молодой уфимский гонокщик Владимир Соколов закончил соревнования, имея в своем активе 13 очков, у Виталия Шило (Ровно) их оказалось 10, а у москвича Валентина Мосеева и уфимца Габдрахмана Кадырова по 9. Разве это не красноречивое доказательство зрелости мастерства молодежи?

Какие же выводы можно сделать из прошедших соревнований?

Более совершенной стала техника вождения машины на поворотах. Если раньше для поворота были характерны буксования и занос заднего колеса, то теперь лучшие гонокщики после того, как «вкатятся» в поворот, сильно наклонив мотоцикл, стремятся скорее открыть ручку газа, вызвать занос и приподнять левую ногу над грунтом. Этим достигается наиболее выгодный наклон машины и хорошее сцепление заднего колеса с грунтом дорожки.

Резко изменилась и посадка. Еще недавно многие гаревики сильно наклонялись к рулю, теперь, наоборот, они откидывают корпус назад. Это позволяет легче загружать заднее колесо мотоцикла и создает хорошее сцепление с грунтом.

Очень отрадно, что на соревнованиях прислали своих спортсменов Туркмения и Таджикистан, Латвия и Белоруссия, Киргизия и Азербайджан. Соревнования показали, что в этих республиках есть способные гонокщики.

Итак, список гаревиков пополнился новыми именами. И хотя молодежь, как говорится, показала себя, она нуждается еще в шестидесяти опытных спортсменах, в серьезной тактической учебе. Ей надо регулярно тренироваться. Сейчас как никогда стало ясно, что вопрос об увеличении числа мотодоромов должен быть одним из главных на повестке дня.

Уфа.

Л. НЕЧАЕВА,
нештатный корреспондент
журнала «За рулем».

КРОССМЕНЫ ВСТРЕЧАЮТСЯ В ЮККАХ

Из всех финалов Спартакиады самым многочисленным и представительным оказался финал по мотокроссу. И это было вполне закономерным. Ни один другой вид мотоциклетных соревнований не пользуется такой любовью и популярностью среди мотоциклистов, как гонки по пересеченной местности.

Около 300 лучших кроссменов страны съехались в Ленинград, где на трассе в Юкках должен был решиться спор сильнейших. Первенство в каждом классе мотоциклистов разыгрывалось в трех заездах. Этот порядок, введенный в прошлом году и прошедший на этот раз дополнительную проверку, полностью оправдал себя. При многостартовых составах исключается случайный результат, а короткая дистанция делает борьбу более острой и интересной.

Первыми стартовали женщины в классе мотоциклов до 125 см³. Медаль Спартакиады, золотая медаль чемпиона СССР, альпий свитер, дипломы и дружные аплодисменты зрителей достались Руте Осе — победительнице прошлого года первенства. Отличная техника, смелость, воля к победе, наконец, хорошая подготовка мотоцикла сделали ее недосягаемой для соперниц.

Обладателем серебряной медали оказалась досафозка Раиса Ионова, а бронзой — представительница «Трудовых резервов» Валентина Лукина.

В заезде московской команды рядом стояли имена Али Симанова и Александра Замыслова — воспитанников Центрального спортивного клуба армии. Списки участников по классам мотоциклов разделили их — Али выступил в классе до 125 см³, Александр — до 175 см³, а таблица победителей вновь соединила — оба выиграли первенство и получили призы журнала «За рулем» для юнойшей, принесших наибольшую сумму очков своей команде. Что ж, московские мастера могут быть довольны — растет достойная смена.

Вряд ли кто-нибудь сомневался, что хотя бы в одном из двух классов — до 125 и до 175 см³ победит сильнейший наш гонщик Игорь Григорьев (УССР). Но двухкратный чемпион страны 1960 года потерял поражение. Оба раза его подавляла машина. Может быть, это была случайность, но как знать, не обошлось ли здесь без доли самоупокобности?

Много умения, воли к победе проявили Евгений Долгоговор (класс до 125 см³) и Александр Яковлев (класс до 175 см³). Молодой лвовский гонщик Долгоговор стартанглично прошел путь от новичка до мастера спорта. А сейчас он доказал, что владеет арсеналом новейшей техники, достаточно богатым для победителя столь серьезных соревнований.

В третьем заезде, уже обеспечив себе первое место, он проиграл Анатолию Олейникову (Советская Армия, Москва). Неоднократный чемпион страны, завоевавший на этот раз серебряную медаль,

вновь выступал на мотоцикле собственной конструкции и убедительно доказал преимущество его перед «новородами». Обладателем бронзовой медали стал грузинский гонщик Константин Цалкалавидзе.

Имя Зигурдса Калькиса впервые стало известно мотоциклетному миру в прошлом году, когда на первенстве страны по кроссу в городе Вильнюсе он стал призером сразу в двух классах — до 500 и 750 см³. Год упорных тренировок принес свои плоды. Отлично подготовив свой ИЖ, Калькис стал чемпионом Союза в классе 350 см³. Его победа тем более почетна, что в этом классе стартовали такие сильные и опытные спортсмены, как Р. Решетник, В. Субботин, С. Кадушкин, Б. Иванов, выступавшие к тому же на мотоциклах ЭСО, у которых мощность двигателя значительно выше, чем у ижевских. Забегая вперед, скажем, что Зигурдс Калькис показал отличный результат и в классе до 500 см³ — он стал обладателем бронзовой медали.

Заслуженный мастер спорта Р. Решетник в классе 350 см³ занял второе место, В. Субботин — третье.

Неудача постигла в этом заезде ленинградцев — ни одному из них не удалось завоевать призовое место. Но, проиграв в классе 350 см³, они сумели взять реванш в последующих заездах. В классе до 250 см³ победителем стал Андрей Дежнев. Сергей Кадушкин, выдержав упорную борьбу с заслуженным мастером спорта Николаем Соколовым, сохранил за собой звание чемпиона СССР в классе до 500 см³.

Всегда вызывают большой интерес у зрителей гонки мотоциклов с колясками. Так было и на этот раз. Борьба разыгралась на редкость упорная.

В классе до 500 см³ убедительную победу одержали украинцы Николай Едэшчук и Александр Банников. Их экипаж доминировал во всех заездах. Они утвердили за собой звание сильнейших, заняв третье место в классе выше 500 см³. Первым в этом классе был экипаж с водителем заслуженным мастером спорта Е. Косматовым.

Нельзя не отметить успех молодых ленинградцев — перворазрядников Николая Павлова и Виктора Петрова, блестяще выигравших первый заезд в классе 500 см³. Лишь неисправность мотоцикла лишила их медали Спартакиады.

Итак, соревнования окончены. Спортсмены столицы оказались победителями в командном первенстве, во втором и третьем месте — Эстония и Литва. Среди ДСО и ведомств вперед команды Советской Армии, «Трудовых резервов» и «Калевы». Гонщики Центрального спортивного клуба Армии одержали победу среди клубных команд, за ними — автоматоклубы Риги и Ленинграда.

Отрадно отметить возросшее мастерство гонщиков Грузии, Казахстана и Узбекской республики, где мотоциклетный спорт стал развиваться сравнительно недавно. Правда, они не завоевали



В заездах на мотоциклах с колясками (класс до 500 см³) победили лвовские мастера Н. Едэшчук и А. Банников (№ 15).

Фото А. ВОИЧУКА

еще призовых мест в командном первенстве, но сумели войти в первую десятку.

В заключение следует сказать о работе судей. Они четко провели эти трудные соревнования: за три дня было дано 30 стартов, не считая тренировочных, и ни разу не было задержки, а в судейскую коллегию не поступило ни одного протеста.

Хочется сделать замечание в адрес организаторов соревнования. Дело в том, что гонщики выстраивали на линии старта по жеребьевке. При большом числе участников заезда сильные гонщики оказывались на задней линии и им приходилось тратить много сил, чтобы обогнать более слабых. На наш взгляд, на таких соревнованиях, как Всесоюзное первенство и финал Спартакиады в каждом заезде должно участвовать не более 30 спортсменов, а место гонщика на линии старта следует определять по результатам официальной тренировки.

Первенство СССР по кроссу лучше и правильнее проводить на двух разных трассах (как кольцевые гонки). В этом случае, очевидно, можно было бы сократить число заездов на каждой трассе до двух.

Прошедшее первенство наглядно показало, что качество наших кроссовых машин оставляет желать много лучшего. Нам кажется, что ЦКЗБ мотоцикlostроения должно заняться кроссовыми машинами. Советские кроссовые мотоциклы должны встать в один ряд с лучшими в мире конструкциями, вслед за их шоссейными собратьями.

А. ДЕЖНЕВ,
мастер спорта, чемпион СССР
по мотоциклетному кроссу.

Ю. ПОДВАЛЬНИЙ,
судья республиканской категории,
начальник спортивного отдела
Ленинградского АМК.

Мотоциклетный

марафон В

Закарпатье

Когда было решено проводить Всесоюзную мотоциклетную шестидневку в Ужгороде, многие вспомнили неудачный исход прошлых годов соревнований. И именно Федерация автоспорта СССР и ЦАМК вновь оставили свой выбор на этом городе. Такое решение было правильным. Горные условия, большое количество дорог разных классов, изобилующих кривыми участками, разнообразными подъемами, спусками и крутыми поворотами, дают возможность огранизовать в Карпатах соревнования, приближающиеся по трудности к международным. Учитывая опыт прошлого года, организаторы соревнований на этот раз более тщательно подбирали трассу, стараясь полностью исключить из нее участки, которые могли бы стать труднопроходимыми в случае сильных дождей. В то же время около 35% дистанции составили дороги 3 и 4 классов, поэтому от спортсменов требовалось немало мастерства и выносливости, чтобы успешно закончить мотоциклетный марафон.

В этом году первенство страны являлось одновременно финалом Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, что особенно обострило спортивную борьбу. Республики прислали на соревнования своих лучших гонщиков, победителей местных многодневных соревнований. По пять лучших спортсменов входили в сборные команды республики, остальные боролись за личное первенство.

Состав участников оказался довольно сильным. В соревновании выступили почти все чемпионы страны прошлого года, несколько участников международных соревнований. Достаточно сказать, что из 109 гонщиков, вышедших на старт, было 65 мастеров спорта.

Еще недавно многие спортсмены считали шестидневку чуть ли не туристской прогулкой, поскольку в течение пяти дней им приходилось лишь «кататься» по дорогам, и только в последний день проводилась заключительная гонка. В этом году положение изменилось. В программу многодневки были включены шесть дополнительных скоростных соревнований, по одному на каждый день: два зрасса на дистанцию 4—6 километров, два скоростных подъема протяженностью 2—4 километра, соревнование на разгон и торможение в указанном месте и заключительная шоссейно-кольцевая гонка. Такое нововведение осложняет спортивную борьбу и его можно только приветствовать.

Мастер спорта В. Федосов (Киргизская ССР) стал чемпионом СССР в классе мотоциклов до 500 см³.

2500 километров по
трудным дорогам

Шесть дополнительных
соревнований

По «мокрому графику»

Победа ленинградской
команды

Крупная неудача постигла прошлого года победителя — команду РСФСР. Два ее участника выбыли из гонки, и это сразу отбросило команду на одно из последних мест.

Солнечное утро «линевова» предвещало упорную борьбу в дополнительных соревнованиях, которые в подобной ситуации могли приобрести решающее значение. По всей вероятности, события развивались бы именно так, но в который раз в спортивный поединок вмешалась погода. Сильный дождь спутал все карты. К тому же надо признать, что по ряду причин судейская коллегия в этот день не сумела перейти на «мокрый» график. В итоге из 98 стартовавших (11 человек прекратили соревнования еще в первые два дня) к финишу пришли 84 спортсмена, причем ни один не сумел закончить дистанцию без штрафных очков. На одном труднопроходимом участке, собственно, и решилась судьба первенства. Вперед вышли будущие чемпионы страны ленинградцы А. Сироткин — в классе до 125 см³, москвичи В. Семин — 175 см³ и В. Татаринов — 350 см³, представитель Киргизской республики В. Федосов — до 500 см³, а лидерство прочно захватила команда Ленинграда (48 штрафных очков), во втором месте были грузинские спортсмены с 111 очками.

Последующие дни не внесли существенных изменений в распределение мест между командами и отдельными участниками. Ленинградцы не уступили лидерства, второе место удержала команда Грузинской ССР. Только эти две команды и пришли к финишу в полном составе, что в конечном счете обеспечило их победу. После прошлогодней неудачи спортсмены города Ленина и Грузии особенно тщательно и серьезно готовились к этим соревнованиям и, надо сказать, взяли убедительный реванш. Третье место — за спортсменами Узбекистана, которые тем самым доказали, что их успех в прошлом году не был случайным. Удачно выступила и команда Киргизии, она все дни находилась в ведущей группе и заняла пятое место, проиграв москвичам всего одно очко.

Команда Москвы, безусловно, считалась наиболее вероятным победителем соревнований. Действительно, двое ее участников стали чемпионами 1961 года, а двое заняли четвер-

тые места. И тем не менее в командном зачете москвичи не смогли подняться выше четвертого места. Поделит команду мастер спорта Б. Юдин: уже во второй день он «преподнес» товарищам 71 штрафное очко и столичные гонщики отпали на восьмое место. На третий день Юдин был снят с соревнований за опоздание свыше часа и замену аккумулятора на трассе, что запрещено Положением о соревнованиях. Из 502 штрафных очков, набранных в итоге командой Москвы, ему принадлежит 471. Так один спортсмен свел на нет усилия своих товарищей и лишил их призового места.

Из пяти гонщиков, защищающих Российской Федерации, к финишу пришел лишь один. Не удивительно, что спортсмены РСФСР оказались на последнем месте.

Победители среди ДСО и ведомств, клубов и заводских команд определялись на этом первенстве весьма своеобразно. Команды коллективов заявлены на соревнования не были и их состав определялся судейской коллегией уже после окончания гонки, исходя из лучших результатов. После такого подсчета оказалось, что среди ДСО и ведомств первое место заняла команда ДССАФ, первенство среди клубов выиграли мотогонщики Ленинградского военного округа, а среди заводов лучшим оказался коллектив строителей мотоцикла ИЖ.

Интересно отметить, что из всех победителей первенства страны этого года только А. Сироткин является абсолютным чемпионом в своем классе: он занял первое место и в дорожных, и в дополнительных соревнованиях. Но нередко оказывалось, что участник, не попавший в число призеров соревнований, получал больше классификационных очков, чем обладатель медали первенства страны. Это, на наш взгляд, является недостатком новой спортивной классификации и может привести к тому, что звание мастера спорта по результатам многодневки получит спортсмен, который удачно выступит лишь в дополнительных соревнованиях, а победитель не будет удостоен его.

Итоги первенства могли быть значительно лучше, если бы все команды говорились к нему столь же серьезно, как ленинградская. А в этом деле не все благополучно. Иначе чам объяснить тот факт, что 37 участников прекратили гонку из-за неисправности мотоциклов?

К сожалению, до сих пор не только некоторые гонщики, но и отдельные представители, а подчас даже судьи плохо знают «Основные условия» проведения многодневных соревнований. И нередко спортсмены «зарабатывают» из-за этого лишние штрафные очки. Даже такой опытный гонщик, как мастер спорта А. Егоров, после отметки на КВ запустил двигатель перед входом в закрытый парк. Эта ошибка лишила его бронзовой медали.

Успеху на многодневных трассах в немалой степени способствует четкая работа представителя команды. Действительно, ни в одном виде соревнований представитель не имеет возможности так помочь участнику советом, как в многодневке. И, может быть, успех команды Ленинграда в нынешнем первенстве следует отнести в адрес такого опытного тренера, как А. Сандлер.

Первенство страны по многодневке — соревнование очень сложное, требующее больших материальных затрат, разнообразного оборудования, многочисленного обслуживающего персонала и судейского аппарата. И вот количество участников в этих соревнованиях год от года уменьшается: в 1959 г. их было 272, в 1960 г. — 139, а в 1961 г. — 109. Дело дошло до того, что на первенстве СССР в отдельных классах мотоциклов стартовало всего 15—20 человек.

Если мы хотим, чтобы повысилось мастерство наших многодневщиков, чтобы их ряды пополнялись талантливой молодежью, необходимо пересмотреть организацию этих соревнований. В первую очередь следует довести численный состав команд союзных республик до 10—12 человек, а в розыгрыш первенства среди ДСО и ведомств, автомотоклубов и заводов включать только заранее заявленные команды, причем в их состав должны входить не только члены сборных команд республик. Увеличение числа участников Всесоюзного первенства заставит заинтересованные организации серьезно отнестись к многодневным соревнованиям, готовить больше спортсменов, а это, в свою очередь, послужит хорошим стимулом дальнейшего развития мотоспорта в нашей стране.

В. ПЕВЗNER,
главный судья соревнований,
судья всесоюзной категории.



В первые дни соревнований перед пунктами контроля преремни сменялись много участников, шедших «на нуль».

На снимке: мастер спорта москвич А. Егоров (на первом плане), Г. Семенов (Узбекская ССР) и перновориздирин А. Поговов (Азербайджанская ССР) получают отметку на КВ.



Дополнительное упражнение на «разгон — торможение» впервые было включено в программу шестидневки. На снимке: мастер спорта А. Семин, ставший чемпионом СССР (класс мотоциклов до 175 см³) выполняет упражнение.

Закрочительная шоссейно-кольцевая гонка на бетонной дорожке Ужгородского автомотоклуба. На снимке: лидирует мастер спорта М. Зальцман (Казахская ССР).

Фото Ю. КЛЕМАНОВА



В ЧЕСТЬ СЪЕЗДА ПАРТИИ

5 международных и 14 всесоюзных рекордов

Готовясь достойно встретить XXII съезд КПСС, многие советские спортсмены порадовали Родину высокими результатами в соревнованиях. Мирные, европейские, всесоюзные рекорды установили наши легкоатлеты, пловцы, штангисты. Победу в чемпионатах мира и континента одержали велосипедисты, тяжелоатлеты, гребцы. Эстафетой добрых спортивных дел приняты также автомобилисты и мотоциклисты. Они ознаменовали XXII съезд КПСС выдающимися рекордными достижениями.

Второй год подряд сильнейшие гонцики страны участвуют в заездах на установление всесоюзных и международных рекордов по автомобильному и мотоциклетному спорту на озере Баскучак. Оно представляет собой сплавной пласт кристаллической соли, глубина которого достигает в отдельных местах 100 м. Длина выходящего озера составляет 18 км, ширина — до 12 км. Берега открытые, лишь с юго-западной стороны к ним подступает гора Багдо, имеющая высоту около 250 м.

Трасса для рекордных заездов проходит по середине озера в направлении с северо-запада на юго-восток. Границы ее окаймлены красной глинай. Длина трассы — 15 км, ширина — 8 м. Поверхность трассы абсолютно горизонтальная, как у замерзшего зимой озера.

В нынешнем году климатические условия не совсем благоприятствовали составлению. Из-за дождей соляная почва была почти все время влажной, местами на поверхности выступал соляной рапсор, так называемая лапа, которая под влиянием ветра изменяет свое направление. Такие явления нередко наблюдают в конце августа. В эти условия проводить заезды нельзя. Приходится ждать, когда лапа уйдет и просохнет трасса.

Долгое время дули ветры и шли дожди, гонцики вынуждены были ждать хорошей погоды. Но вот, наконец, выглянуло солнце, естественный автодорожник приобрел свой обычный вид: размокий слой просох. Теперь все зависело от гончиков.

Первым открыл счет рекордам заслуженный мастер спорта харьковчанин Э. Лорент. Он выступал на автомобиле «Харьков-Л-350» в двух классах. На километровой дистанции при старте с хода на автомобиле с двигателем до 350 см³ ему удалось развить скорость 246,1 км/час. В том же классе на дистанции 5 км также со стартом с хода судьи зафиксировали результаты 226,2 км/час. Эти достижения намного превышают всесоюзные и международные рекорды скорости.

Установив на автомобиле двигатель с рабочим объемом до 250 см³, Э. Лорент на дистанции 1 км со стартом с хода показал среднюю скорость 223,2 км/час, а со стартом с места — 108,9 км/час. Пятикилометровую дистанцию он прошел со средней скоростью 208,7 км/час.

С нетерпением ждали участники рекордных заездов выступления мастера

спорта И. Тихомирова. Этот спортсмен подготовил к соревнованиям гоночный автомобиль оригинальной конструкции с двумя газотурбинными двигателями, работающим на общий редуктор, который передает крутящий момент на карданный вал. Каждый из них имеет отдельный планетарный редуктор. Через него колчатый вал двигателя соединяется с общим редуктором. Система питания и топливный бак емкостью 50 л для каждого двигателя отдельные. Топливом служит бензин 6-70. Расчетная мощность двигателя — 50 л. с. при 2000 об/мин.

Наибольшая расчетная скорость — 350 км/час.

Федерация автомобильного и мотоциклетного спорта СССР установила следующую классификацию автомобилей с газотурбинным двигателем:

I класс — газотурбинный автомобиль общим весом до 500 кг (соответствует автомобилю с двигателем внутреннего сгорания рабочим объемом до 1100 см³);

II класс — газотурбинный автомобиль общим весом до 1000 кг (соответствует автомобилю с двигателем внутреннего сгорания объемом до 3000 см³).

И. Тихомирову удалось установить новый всесоюзный рекорд в I классе на дистанции 5 км со стартом с хода. Его результат — 251 км/час. Десятикилометровую дистанцию он преодолел со средней скоростью 243,4 км/час, что также является всесоюзным достижением.

В последние дни составились отличился заслуженный мастер спорта Н. Шумилкин. Стартуя с хода на трехколесном мотоцикле «Комета-3» класса до 500 см³, он прошел 1 км со средней скоростью 243,1 км/час и 5 км — со скоростью 236,3 км/час. Эти результаты превышают также установленные ранее рекорды в классе до 750 см³. Так были побиты еще четыре всесоюзных рекорда.

На дистанции 10 км со стартом с места Н. Шумилкин развил скорость 223,9 км/час. Этот результат превышает всесоюзный и международный рекорды.

В заездах на дистанцию 1 мила выступили Э. Лорент и И. Тихомиров. Э. Лорент и здесь порадовал отличным результатом. Стартуя с хода, он показал время 28,12 сек. (т. е. скорость 237 км/час.).

Все свои международные и всесоюзные рекорды гонцики посвятили XXII съезду Коммунистической партии.

Какие же выводы нужно сделать, основываясь на двухлетнем опыте проведения рекордных заездов? Спортсменам и судьям ясно, что на просторах соляного озера Баскучак при соответствующей подготовке удастся развить исключительно высокие скорости. Советские гонцики могут стать обладателями десятков международных рекордов на коротких дистанциях.

Еще реальная возможность сделать на этом озере кольцо длиной 25 км. Тогда сбудется мечта наших гончиков — начать штурм международных рекордов на дистанциях 50, 100 и 200 км, а также участвовать в гонках на 1, 3 и 6 часов.

Если будут созданы соответствующие условия, новая трасса станет трассой рождения многих международных рекордов. Здесь смогут получить пугуевку в жизнь новые модели отечественных гоночных автомобилей и мотоциклов.

Наконец, соляное озеро — прекрасный естественный автодорожник для испытания серийных и опытных машин.

Над всем этим надо серьезно подумать Федерации автоспорта СССР, работникам автомобильной и мотоциклетной промышленности.

В. БЕРЕЖКИН,
главный судья соревнований,
судья всесоюзной категории

Дата	Гонщик	Дистанция	Класс	Среднее время заезда	Скорость км/час
29/VI	ЛОРЕНТ Э. О.	1 км с/х	350 см ³	14,63	246,1
1/IX	ЛОРЕНТ Э. О.	1 км с/х	250 см ³	16,13	223,2
2/IX	ЛОРЕНТ Э. О.	5 км с/х	250 см ³	1,26,25	208,7
3/IX	ЛОРЕНТ Э. О.	5 км с/х	350 см ³	1,19,56	237,9
3/IX	ТИХОМИРОВ Н. А.	5 км с/х	1100 см ³	1,11,72	251,0
4/IX	ЛОРЕНТ Э. О.	1 км с/м	250 см ³	33,07	108,9
6/IX	ЛОРЕНТ Э. О.	10 км с/х	250 см ³	2,45,0	223,9
5/IX	ТИХОМИРОВ Н. А.	10 км с/х	1100 см ³	2,24,93	249,4
6/IX	ШУМИЛИН Н. Н.	5 км с/х	500 см ³	1,16,19	236,3
			750 см ³		
6/IX	ШУМИЛИН Н. Н.	10 км с/х	500 см ³	2,40,82	223,9
			750 см ³		
7/IX	ШУМИЛИН Н. Н.	1 км с/х	500 см ³	14,81	243,1
			750 см ³		

ОГНИ ЛАДОГИ

(рассказ)

Попутных автомобилей в этот предзимний час было много, но ни одного из них не останавливался. Я даже перестал поднимать руку. Вот опять гудит мотор. Нет, не стоит и оглядываться. Но что это? Скири тормозов, сухой щелчок раскрывшейся дверцы достаточно красноречиво: садись, друг, нам в одну сторону.

Какая просторная кабина в могучем МАЗе! Как быстро подбирает он под себя километры бесконечной для уставшего пешехода дороги! Смотреть в окно уже бесполезно — сумерки сгущаются, — и я приглядываюсь к шоферу. Водители — народ обычно словоохотливый, а этот упорно молчит. Мы едем вот уже полчаса, а он еще не сказал ни слова.

Старенкое булыжное шоссе давно не ремонтировалось. Но удивительное дело — машина движется плавно, словно по лодке по гладкой воде. Даже непрофессионал почувствует, что автомобиль ведет мастер своего дела.

За сорок километров, что мы были попутчиками, шоферы лишь дважды нажали на педаль муфты сцепления, дважды переключили скорости. Ощущение, что больше, то меньше утапливал педаль дроссельной заслонки, прибавляя или уменьшая количество оборотов. А как он работал рулем! Кисти рук его свободно и в то же время цепко охватывали рулевое колесо, и невольно создавалось впечатление, что руль сам повертывается вправо-влево, а водитель лишь слегка сдерживает его, чтобы он не слишком торопился.

— Вы, должно быть, давно за рулем, — восхищенно проговорил я. Ответа не было. Но такой уж у меня характер — хочется заговорить с человеком, если что-то в нем тебе по душе.

В это время впереди приветливо замелькали светлые точки, и я сказал, внезапно охваченный каким-то необычайно светлым чувством:

— Ну, вот и дома. Привет вам, огни Ладоги!

— Огни Ладоги? — шофер оглянулся. — Откуда вы знаете эти слова? — Какие слова? Ах, про Ладогу! Так ведь ладожский я. Так у нас говорят, и поют даже.

Шофер нахмурился: — Извините. Я подумал, было, что вы у нас в автобате служили...

На этом беседа снова прервалась. Скоро мы остановились у переправы, вышли из кабины, сели на перила пристани. Паром разгулялся у противоположного берега.

— Закурите? — спросил мой попутчик. Я некурщий, но на сей раз не отказался: ничто так не располагает к разговору, как дымок папиросы.

Тянина летней ножи нарушала лишь ливеньским плеском зыбь. Шофер кинул папиросу в воду и тихо, задумчиво, с неожиданной хрипотцой в голосе сказал:

— Привет, говорите, огням... Напомнили. Был у меня дружок...

Теперь молчал я, а он разговорился. И я слушал его, пока не пришел катар с паромом. Впрочем, к тому времени и рассказ шофера уже подходил к концу.

— В ту пору зима была, — рассказывал шофер. — Лютая, как нерочно. И не было такой иллюминации, как теперь. Был у меня товарищ в те дни. Служили мы с ним в автобате. Возили по «дороге жизни» (слышал наверняка) разные грузы и людей в Ленинград и оттуда. С товарищем служили вместе уже полгода. Шоферы все друг другу вроде как родня. А с ним, ну, просто душа в душу жили. Потери в автобате были большие, но мы как-то держались.

Вот ты говоришь: легко возжу машину. А я ее там и научился водить. Темно, вокруг воронки, грузовики к грузовику чуть не апиритику идет. Теперешние молодежь в автошколах до автоматизма такую практику не машаю бы проходили. А тут еще сверху бомбы сыплются. Под колесами эка, подо льдом, — глубина от десяти до ста метров.

В дороге мы не останавливались — не до отмыка было, а доберешься до поста назначения (это когда из Ленинграда) — одна мысль — послать. Редко удавалось поговорить, разве что после какого-нибудь случая словом парекнишься.

Впервые увидел я огни над Ладогой еще ноябрьским вечером, до поста открытия ледовой дороги. Шла наша колонна по пути в Ленинград, на подходе попали под бомбежку. Одна машина угодила под лед: воронуе здоровенную бомбища выпалахаля. Де и въехал в нее этот разнесчастный ЗИС-5 задних колесами, обважал да ли! Шофер не успев выскочить, осколками его, видать, убило. Но адруг вспыхнули ярким светом фары. Прямо два огненных столба в небо. Ну, тут фашистские летчики просто обезьянились — заход за заходом девают.

Помнится, я тогда даже бормотал про себя: «Хоть бы доконала эту машину бомба!».

...Первому пришлось испугаться мне. Видно, там было мелкое место, а то бы мы с тобой сейчас здесь не покуривали. Точно скажу — меня-то наверняка тут не было бы, если бы не мой товарищ.

Везли мы хлеб городу. Шли на предельно загруженных ЗИСах, сторожили — ведь для ладожцев груз этот был дороже золота. Но не уберечься — попали под артынал. Осколками снаряда ранило меня — вроде бы и смерть заду, он и давай шарить в воде. Везли мы хлеб городу. Шли на предельно загруженных ЗИСах, сторожили — ведь для ладожцев груз этот был дороже золота. Но не уберечься — попали под артынал. Осколками снаряда ранило меня — вроде бы и смерть заду, он и давай шарить в воде. Ребята потом рассказали, как все происходило.

...Когда я нырнул с машиной, товарищ мой остановился. В кузове у него был белый шар, он и давай шарить в воде. А машинот стала, как видно, на дно колесами. Нащупал он кабину, а через открытую дверцу — меня. Зацепил за ремень и вытаскил.



Рисунок В. Центомирского.

Глянули люди, кто-то даже ушанку снял. Но хоронить, как видишь, было рано. Разрезал, на мне товарищ оденуто и давай растирать; спирт улил в рот, с трудом влил — даэ зуба при этом отверткой выбил. Потом одел в сухое — частью свое, частью ребята наделили.

Пока я в кабине ожидал да согривался, дружок мой вместе с другими шоферами тем же баргом по очереди таскали из-под воды мешки и грузили на соседние машины. Все в темноте, вслепую. Несколько раз сами в воде побывали, но спасли почти все.

Скоро прибыли мы в Ленинград. Начальник колонны меня в госпиталь направил. Друг и отвез. А утром — снова он надо мной.

— Пошли, — говорит, — машина ждет. Шофер помогал и пошел к кабине. На фразатере пытал паромный катер. Гигантские звездные часы над нашими головами показывали полночь. В Ладоге убавилось огней, но оставшиеся по-прежнему приветливо мерцали нам навстречу.

— А почему я тебэ спросил, когда ты заговорил об огнях, так это вот какое дело, — уже забравшись в кабину, вдруг снова заговорил шофер. — Водителем мой дружок был прекрасным, куда там мне, и в темноте ездил замечательно. А все жаловался на затмение: мол, как хорошо — едешь, а впереди огонки поблескивают! Идеяшиный он был, из Сибири. Во время одного рейса из Ленинграда на последнем КПП он сказал, точно помню, как сейчас: — Значит, пройдем озером, какой там город — Новая Ладога! Если не доеду я, передай привет его огням.

— Так ведь затмение, — возразил я.

— Ну, значит, когда не будет затмения: после победы.

Я вот про это и подумал, когда ты сказал «Привет вам, огни Ладоги!...» Не доехал ведь он, накричал нас тогда фашистские самолеты.

На противоположном берегу Волхова мы расстались: он поехал дальше, я пошел домой и даже номера его МАЗа не запомнил. Но теперь каждый раз, когда возвращаюсь в родной город, увидев гирляндой ладожских огней, зимой ли, летом ли — обязательно вспоминаю завет безымянного героя Дороги жизни.

Н. САХНОВСКИЙ.

Новая Ладога.

БОЛЬШИЕ ПРИЗЫ



Первенство СССР по шоссейно-кольцевым автомобильным гонкам

КАУНАСА И ЛЕНИНГРАДА

В нынешнем году розыгрыш первенства СССР по шоссейно-кольцевой автомобильной гонке снова проводился в два этапа. Опыт прошлого года показал, что соревнования на двух различных трассах, значительно отличающихся друг от друга по конфигурации и профилю, позволяют более полно выявить водительское мастерство участников и в некоторой мере исключить элемент случайности при определении чемпионов страны.

Первый этап розыгрыша первенства СССР был проведен на трассе, расположенной неподалеку от г. Каунаса, в курортном районе Качергине. Здесь разгигралась «Большой приз Каунаса», за который боролись прибывшие сюда 60 лучших гонщиков из Москвы, Ленинграда, Киева, Минска, Тбилиси, Таллина, Риги и Харькова. Результаты, достигнутые в борьбе за этот, впервые учрежденный приз, являлись значительными в розыгрыше первенства страны.

Трасса в Качергине представляет собой замкнутый треугольный шоссейный дорожный протяженностью 5,4 км. На кольце имеются 14 различных по сложности поворотов, а кроме того, — крутой извилистый спуск (с так называемым S-образным поворотом) и затяжной подъем с крутым правым поворотом. Все это делает новую трассу весьма интересной для гонщиков, позволяя в полной мере выявить их водительское мастерство. Правда, оставляет желать лучшего ширина проезжей части трассы на отдельных участках. К будущему году эту недостаточность намерено устранить; при расширении трассы до 7 м на всем ее протяжении «Каунасское кольцо» станет одним из наиболее популярных

мест проведения крупных автомобильных соревнований.

Первыми на каунасской трассе стартовали маленькие гоночные автомобили III формулы (с рабочим объемом цилиндров двигателя до 500 см³). Следует сразу же сказать, что этот заезд принес и первые разочарования. Дело в том, что из 15 стартовавших автомобилей линию финиша пересекли лишь 7. Дистанция в 108 км оказалась «непоисильной» для половины автомобилей III формулы из-за дефектов в их двигателях. Этот факт должен привлечь пристальное внимание руководителей Таллинского авторемонтного завода, выпускающего гоночные автомобили III формулы. Хотя конструкция их довольно хороша, а внешний вид радует глаз, необходимо, по всей видимости, еще раз, с учетом опыта гонок в Каунасе и Таллине, критически пересмотреть двигатель и принять меры по улучшению изготовления автомобилей. Впрочем это не в меньшей мере относится и к другим конструкциям пятисоток, в частности к построенному в НАМИ автомобилю, на котором выступал прошлогодний чемпион страны, мастер спорта Г. Сургучев. Хотя ему и удалось на обеих трассах показать наивысшую скорость прохождения круга, подготовленность машины к соревнованиям нельзя признать удовлетворительной. Особенно ярко это выявилося в дальнейшей, на ленинградской трассе, где Г. Сургучев сошел с дистанции, не пройдя и трех кругов.

Как же проходила борьба на дистанции?

Сначала вперед уходит таллинский спортсмен Э. Гриффель, за ним следуют два ленинградских доездовца

Ю. Бугров и А. Себекин. На третьем круге Себекин обходит своего товарища по команде, а вскоре он становится и лидером соревнования. Пройдя дистанцию 108 км (20 кругов) за 65 минут, А. Себекин становится первым претендентом на золотую медаль. Вторым на финише был член ДСО «Калев» А. Сейлер, проигравший победителю более трех минут. Но самый быстрый круг был пройден, как уже указывалось, мастером спорта Г. Сургучевым — 5,4 км он прошел за 3,22, что соответствует 106,5 км/час.

В соревнованиях на гоночных автомобилях формулы «Синиор» с первого же круга лидерство уверенно захватил мастер спорта москвич Ю. Чирнов; до конца не уступив своего преимуществу, он прошел дистанцию 162 км (30 кругов) за 92 минуты (105 км/час). Лучший круг пройден со скоростью 111 км/час. Вторым был представитель Ленинграда В. Косенков.

Для спортивных автомобилей группы «Г» и группы «В» был дан общий старт на дистанцию 325 км (60 кругов). В первой группе победили москвич К. Галыгин, прошедший дистанцию за 3 часа 31 минуту. Вторым на финише был ленинградец О. Бутырский и третьим — москвич А. Соколов. В группе «В» победителем 1-го этапа стал мастер спорта В. Птушин; захватив лидерство с восьмого круга, он не уступил преимуществу, пройдя дистанцию со средней скоростью 96,1 км/час. Вторым был представитель Грузии мастер спорта О. Гарсеванишвили, третьим — москвич Р. Гольдин.

Общий старт был дан также спортив-

ным машинам группы «А» и группы «В». В первой группе тринадцать кругов лидировал ленинградец, мастер спорта А. Суховей, затем произошла смена лидера — гонку поел москвич В. Куратов; через некоторое время его опередил прошлогодний чемпион страны Б. Курбатов. И хотя А. Суховей вновь удалось временно выйти вперед, последние десять кругов прошли под знаком превосходства чемпиона, который закончил дистанцию первым. Ему же принадлежит и лучшее время круга (скорость 109,2 км/час).

В группе «В» с первого круга уверенно лидировал прошлогодний чемпион страны В. Марейкин; стартовав на целую минуту позже автолюбителя группы «А», он вскоре обошел большинство машин этой группы и закончил соревнование, показав среднюю скорость 102,9 км/час, а лучшего круга — 106,5 км/час. Этот заезд убедительно показал, что гонки на спортивных автомобилях группы «А» неравномерно включаются в программу первенства страны. Не случайно ведь, что имел место добровольный переход ряда спортсменов из группы «В» в группу «А», где они не без оснований рассчитывали на больший успех.

В этой связи хочется сказать также, что пора уже прекратить соревнования и на автомобилях группы «В», поскольку двигатели «Победы» безнадежно устарели. На наш взгляд, соревнования на спортивных автомобилях следует проводить в двух группах (с двигателями на базе «Москвич» и «Волга»), а медаль первенства в группу гоночных автомобилей, где вскоре поведет машину II формулы. Кстати сказать, еще до появления таких машин на базе «Запорожца» можно было бы использовать машины III формулы, устанавливая на них мотоциклетные двигатели до 750 см³.

В группе гоночных автомобилей свободной формулы (они шли на дистанцию 162 км) лучше всего стартовал молодой армянский спортсмен Ю. Протасов. Он же был и первым на финише, но в «промежутке» ему пришлось немало повторяться. Дело в том, что на 7-м круге к нему вплотную подошел тбилисский спортсмен, мастер спорта Ш. Зардзашвили, который вскоре мастерски обошел Протасова и лидировал до 23 круга. Ю. Протасову потребовалось мобилизовать все ресурсы своего мощного автомобиля, чтобы не уступить первенства. Средняя скорость, показанная Ю. Протасовым на дистанции, — 108,8 км/час, а лучший круг — 112 км/час.

Второй этап соревнований проходил на «Невском кольце» в Ленинграде. Здесь повторилась прямо-таки катастрофическая картина ненадежности автомобилей III формулы. Хотя установленная для них дистанция была в два раза меньше, чем для спортивных, $\frac{2}{3}$ пятисоток вышли из строя по техническим причинам!

Характерно также, что в этом классе автомобилей полностью сменились призы, за исключением талицита Антса

Сейлера, который в результате победы на «Невском кольце» стал чемпионом СССР 1961 года. По сумме двух этапов серебряная медаль досталась А. Себейкину, а бронзовую завоевал рижанин В. Башкаш.

В финальном заезде гоночных автомобилей формулы «Юниор» сразу со старта вырвался вперед ленинградец Григорий Зинин. Но хотя он лидировал 23 круга, борьба за первенство фактически шла между двумя другими спортсменами — ленинградцем В. Косенковым и победителем первого этапа Ю. Чирвовым. Косенкову удалось здесь показать лучший результат, но по сумме результатов двух гонок чемпионом страны стал мастер спорта Ю. Чирвов. В Косенкову пришлось довольствоваться серебряной медалью, Л. Андрееву — бронзовой.

Интересно прошли гонки на автомобилях свободной формулы. После напряженной борьбы и неоднократной смены лидеров первым к финишной черте пришел грузинский спортсмен Шота Зардзашвили, которому и присвоено звание чемпиона страны. Вторым и третьим призерами соревнования страны стали молодые спортсмены — ленинградцы Юрий Протасов и Юрий Вишняков.

Гонки на спортивных автомобилях подтвердили выявившееся в Каунасе преимущество Карла Гальгина в группе «I» (до 1600 см³) и Виктора Марейкина в группе «В». Оба эти спортсмена и стали чемпионами страны. Серебряная медаль в группе «В» досталась М. Крауц, а в группе «I» — Ю. Маркосу. В группе «I» серебряную медаль завоевал А. Зайделов, бронзовую — А. Соколов.

Исход гонки на спортивных автомобилях группы «В» решало исключительно мастерство спортсменов, поскольку на всех машинах двигатели были почти одинаковы. Тут первенствовал московский спортсмен Рудольф Гольдин, который в течение 40 кругов выдерживал натиск шедшего вплотную за ним, как говорится, «на колесе», Константина Черкашина. Разрыв на финише составил между ними всего 0,6 секунды.

Напряженно боролся также москвич Андрей и тбилисец Гарсеванишвили, финишировавшие с разрывом в считанные секунды.

В итоге чемпионом страны 1961 г. стал Р. Гольдин, призерами первенства — О. Гарсеванишвили и К. Черкашин. Последними стартовали спортсмены автомобилей группы «А». Здесь ленинградцу А. Суховею удалось компенсировать себя за неудачу в Каунасе и финишировать первым. Этой победы было достаточно, чтобы завоевать звание чемпиона СССР. Прошлогодний чемпион Б. Курбатов получил серебряную медаль, А. Соловьев — бронзовую.

Итоги первенства СССР в командном зачете сложились в пользу первой сборной команды ДСО «Спартак», на второе место вышли спортсмены «Труда» и на третье — ДСОАФВ. В связи с этим итоги необходимо сказать, что предусмотренная положением система зачета весьма несовершенна и порой

искажает действительные результаты соревнований. Сейчас, как известно, зачет очков командам производится по данным списка этих команд, заявленного их представителями. Что из этого получается, видно на примере спортивной судьи армянской команды в нынешнем первенстве. Так, в первой команде армейцев был мастер спорта В. Шахвердов и Д. Борисов, а во второй — Ю. Протасов и В. Новожилов. Случилось так, что В. Шахвердов и Д. Борисов сошли с дистанции, а «незаявленные» Протасов и Новожилов показали высокие результаты. И что же! Команда армейцев оказалась «проигравшей», а ведь на самом деле проиграл... ее представитель, не сумевший проявить гонимки достаточной проницательности.

Думается, что такую практику следует изменить, тем более, что имеется хороший опыт проведения первенства СССР 1961 года по моторкроссу, в котором описанные недостатки командного зачета были устранены.

Итак, крупные повороты первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке остались позади. Эти состязания выявили определенный рост спортивного мастерства гонщиков, их умения готовить автомобили к соревнованиям. Во то же время необходимо сказать, что в организационном отношении проведенный розыгрыш первенства СССР оставляет желать лучшего.

Особенно это касается ленинградского этапа соревнований. Здесь со стороны Городского комитета ДОСААФ было проявлено прямо-таки непонимание роли спортивной судейской коллегии. Дело доходило до того, что на нее возлагались чуть ли не снабженческие функции, не говоря уже об организационных. А вот о том, чтобы обеспечить судейскую коллегию транспортом и питанием машинками, организаторы не побеспокоились. Неприятное впечатление произвела и путаница в программах и афишах, которая произошла только потому, что тексты не были согласованы с судейской коллегией. Все это, разумеется, малочто, но, к сожалению, начинает приобретать в какой-то мере традиционный характер, так как повторяется не первый раз. Пора положить конец этой вредной традиции!

В. ЛУКИН,
заслуженный тренер СССР,
главный судья 1-го этапа соревнований.

И. БЮЛЕР,
мастер спорта,
судья всесоюзной категории,
главный судья 2-го этапа соревнований.

Напряженная борьба разгорелась на ленинградском этапе в классе автомобилей «Юниор».

На снимке: мастера спорта В. Косенков (спереди) и Ю. Чирвов (позади на финишную прямую).

Фото Ю. КЛЕМАНОВА



Слева: на трассе в Кортине.
Фото В. ЕГОРОВА



НОВЫЕ СВЕЧИ

Запальная свеча, свеча зажигания — так называют маленькую деталь, которую устанавливают в головке цилиндров двигателя внутреннего сгорания для воспламенения горючей смеси. Вряд ли кто из читателей не имеет представления о ней. Но где и как создаются свечи, что нового появилось в их конструкции, какие изменения внесены за последнее время в классификацию этих приборов — знают, пожалуй, немногие.

Редакция представляет страницы журнала работникам НИИАвтоприборов Л. Арустамову, В. Смирнову, И. Вагину, Е. Стельмашуку для рассказа о новых свечах зажигания.

ТЕПЛОВЫЕ РЯДЫ

Свеча зажигания — одна из самых напряженных деталей двигателя. В процессе работы она подвергается сильному воздействию тепловых, электрических, механических и химических факторов. Достаточно сказать, что свеча должна иметь термостойкость и электрическую прочность изоляции до 31 тысячи вольт, выдерживать многотонные механические нагрузки.

В процессе работы свечи наиболее сильно нагреваются центральный электрод и тепловой конус (обочка) изолятора. Для нормального функционирования свечи температура теплового кону-

са должна лежать в диапазоне 550 — 900°. При уменьшении этого предела поверхность конуса быстро покрывается слоем токопроводящего нагара, при повышении — наступает преждевременное (кальиное) зажигание, которое приводит к перегреву двигателя.

Чтобы обеспечить необходимую температуру при работе на двигателях с разной тепловой напряженностью, свечи делают с различными кальиными числами (параметр, характеризующий работу свечи по ее верхней пределу тепловой характеристики). Последние получают, изменяя в основном размеры теплового конуса изолятора, камеры свечи и поверхности теплопровода.

До недавнего времени для каждого нового типа двигателя, как правило, разрабатывали новый тип свечи. Это приводило к необоснованному увеличению номенклатуры свечей. Теперь положение изменилось. Работы, проведенные НИИАвтоприборов, дали возможность создать основной тепловой ряд свечей с диаметром верхней части 14 мм. Он состоит из двух групп: «А» с кальиными числами от 100 до 260 единиц и «Б» с кальиными числами от 260 до 500 единиц.

Весь ряд включает в себя 21 свечу. Интервал между кальиными числами смежных свечей — 20 единиц. По своим тепловым характеристикам свечи данного ряда удовлетворяют как существующим, так и перспективным двигателям внутреннего сгорания. Каждая группа свечей спроектирована на основе только одной базовой конструкции. Это позволило максимально унифицировать их детали, что дает большой экономический эффект при внедрении в производство.

Свечи группы «А» в разрезе показаны на рис. 1, а их внешний вид — на рис. 2.

Для двигателей, имеющих экранизируемую или герметизируемую систему зажигания, создан тепловой ряд с кальиными числами от 160 до 240 единиц. Эти свечи обеспечивают береговую работу двигателя даже при полном погружении в воду.

В институте разработан еще один тепловой ряд малогабаритных высококальиных свечей с диаметром верхней части 10 мм. Они предназначены для микролитражных прекофорсированных двигателей. Ряд состоит из пяти свечей с диапазоном кальиных чисел от 260 до 440 единиц.

Надежность и долговечность любых свечей в значительной мере зависит от материала изолятора. В НИИАвтоприборов создано несколько новых высокоинтеллектуальных керамических свечных масс, по своим показателям значительно превосходящих керамическую массу «Уралит», из которой в настоящее время изготавливают изоляторы. Эти массы применяются в новых конструкциях свечей.

Восторженные испытания новых свечей показали, что по своим характеристикам они не уступают лучшим зарубежным образцам.

Свечи основного теплового ряда уже внедрены и производятся в серийном производстве. НИИАвтоприборов и завод-изготовитель разрабатывают новую прогрессивную технологию. Производство основывается на применении комплексной механизации с изготовлением деталей и сборкой свечей на станках-автоматах. Ниже рассказывается о некоторых новых конструкциях свечей.

ВЫСОКОКАЛЬИНЫЕ

(Группы «Б» теплового ряда)

За последние годы в нашей стране сконструировано и построено несколько типов высокофорсированных автомобильных и мотоциклетных двигателей. Для них требуются высококальиные свечи зажигания.

Неоднократные попытки создать их тепловой ряд на базе автотракторных свечей массового производства оказались безуспешными. Поэтому были применены новые материалы для изоляторов, центрального и бокового электродов, новые способы герметизации в отдельных соединениях, обеспечивающие полную герметичность свечей в течение гарантийного срока их службы. В на-

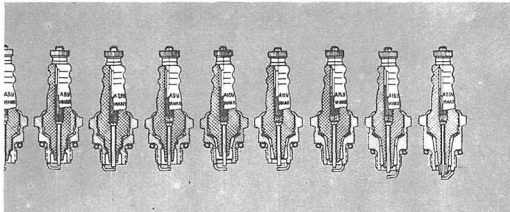
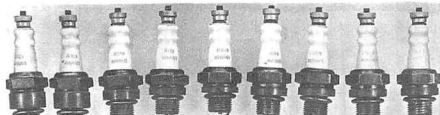


Рис. 1. Свечи группы «А» в разрезе.

Рис. 2. Общий вид свечей группы «А».



ЗАЖИГАНИЯ

стоящее время такие свечи изготавливаются на опытно-заказном заводе институт.

В чем конструктивные особенности ряда высококальциевых свечей?

Изолятор изготовлен из керамической массы «Боркорунд НИИАП» методом горячего литья под давлением. Обработанная его поверхность обеспечивает повышенное сопротивление перекрытию и хороший отвод тепла свечи.

Герметизация в соединении корпус — изолятор достигается путем осадки конуса в нагретом состоянии, а в соединении изолятор — центральный электрод — за счет токопроводящего герметизирующего материала — стеклогерметика. Центральный электрод изготовлен из вольфрама, боковой — из никельмарганцовистого сплава. Теплопроводящая втулка и уплотнительное кольцо выполнены из красной меди.

На верхнюю часть (длина ее у всех свечей теплового ряда одинакова — 11 мм) надевается защитный колпачок, предохраняющий резьбовую часть от забоя, а камеру от загрязнения. Одна из свечей теплового ряда — ВКС-32 показана на рис. 3.

Первый опыт эксплуатации высококальциевых свечей нового теплового ряда свидетельствует об их высоком качестве.

МАЛОГАБАРИТНЫЕ ВЫСОКАЛЬЦИЕВЫЕ

У читателя может возникнуть недоуменный вопрос: для чего нужны малогабаритные высококальциевые свечи? Не достаточно ли обычных высококальциевых свечей? Оказывается, недостаточно.

Дело в том, что в последнее время неуклонно растет литровая мощность двигателей. У некоторых из них она превышает 150 л. с./л. Для получения заданной мощности в 16—22 л. с. такие двигатели имеют очень небольшой рабочий объем, порядка 120 см³. И если вы не хотите ухудшить их характеристики, без малогабаритных свечей не обойтись.

Эти свечи, помимо своих незначительных размеров, обладают еще одним важным достоинством: малой тепловой инерционностью. Именно она обеспечивает бесперебойность работы двигателя при быстрых переходах с одного режима на другой. Внешний вид малогабаритных высококальциевых свечей, входящих в тепловой ряд, изображен на рис. 4. Калильные числа этих свечей — 440, 400, 380, 320 и 260 единицы. Все свечи теплового ряда спроектированы на основе единой базовой конструкции. Различные калильные числа получены путем изменения толщины двух элементов

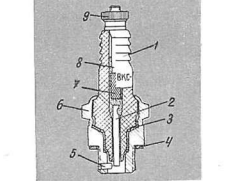


Рис. 3. Высококальциевая свеча ВКС-32: 1 — изолятор; 2 — центральный электрод; 3 — теплозащитная втулка; 4 — уплотнительное кольцо; 5 — боковой электрод; 6 — корпус; 7 — керамическая головка; 8 — стеклогерметик СГН-11К; 9 — контактная гайка.

конструкции: длины теплового конуса и объема камеры. Свечи — неразборные. Высокое качество изоляции обеспечивается благодаря применению керамической массы «Боркорунд». Необходимая конфигурация изолятора достигается путем отливки нагретой массы под давлением в формы. Центральный электрод изготовлен из вольфрама, а боковой, запрессованный в корпус — из никельмарганцовистого сплава, обладающего высокой эрозионной стойкостью.

В соответствии с техническими условиями свечи должны быть герметичны при давлении 40 кг/см². Для этого центральный канал изолятора заполнен уже упоминавшимся материалом — стеклогерметиком. При нагревах и охлаждении свечи он не разрушается, так как коэффициент его термического расширения равен коэффициенту термического расширения материала изолятора. Свечи имеют удлиненную резьбовую часть корпуса. Все детали выполнены с высокой степенью точности.

Цилиндрическая часть изолятора, выступающая над корпусом, имеет достаточно большую длину. Это необходимо для предотвращения поверхностного перекрытия, когда на двигателях с высокой степенью сжатия применяются свечи, имеющие большие пробивные напряжения между электродами. Искровая промежуток 0,3; 0,35 мм обеспечивает бесперебойность искрообразования

при работе с различными системами зажигания.

Свечи имеют универсальную контактную гайку, позволяющую применить для подвода высокого напряжения любую из существующих типов контактных устройств. На резьбовую часть навинчивается специальный капровый колпачок. Малогабаритные высококальциевые свечи зарионизировали себя в эксплуатации. Высокую оценку им дали мастера спорта общества «Буревестник».

Работы по совершенствованию теплового ряда малогабаритных высококальциевых свечей продолжаются. В частности, расширяется на 60—80 единиц диапазон калильных чисел. В ряд вводятся новые типы свечей. Конструкция всех свечей этого ряда будет модернизирована с целью увеличения теплового диапазона их работоспособности.

МОТОЦИКЛЕТНЫЕ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМЫЕ

Для того чтобы мотоциклы могли бесперебойно эксплуатироваться в любых дорожных и климатических условиях, НИИ автоприборов разработал конструкцию водонепроницаемой свечи зажигания для мотоциклетных двигателей. Как уже указывалось, тепловой ряд этих свечей имеет калильные числа от 160 до 240 единиц с интервалом в 20 единиц. Такой диапазон калильных чисел обеспечит бесперебойную работу двигателя как на нормальных, так и на форсированных режимах.

Свеча (рис. 5) проста в изготовлении и надежна в эксплуатации. Изолятор 4 изготовлен из той же диэлектрически и механически прочной керамической массы «Боркорунд НИИАП» методом горячего литья под давлением. Стальной экран 6, завальцованный в корпус 7 свечи, предохраняет изолятор от загрязнения и механических повреждений. Верхняя часть экрана снабжена резьбой для навинчивания наконечной гайки 3, которая скрепляет резиную уплотнительную втулку 2. Последняя изготовлена из маслостойкой резины.

Герметичность ввода провода высокого напряжения 1 осуществляется за счет обжима его резиновой втулкой, которая одновременно создает уплотнение по внутреннему диаметру трубки-экрана.

Контакт провода высокого напряжения с центральным электродом достигается посредством пружинного устройства 5.

Стальные детали свечи имеют стойкое антикоррозионное покрытие.

Опытные образцы водонепроницаемых свечей испытывались на мотоциклах разных моделей. Испытания показали, что в течение всего срока их службы обеспечивается полная герметичность как корпуса, так и центрального электрода.

Первые партии мотоциклетных водонепроницаемых свечей должны поступить в массовую эксплуатацию в 1962 году.

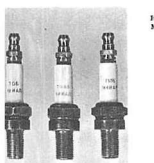
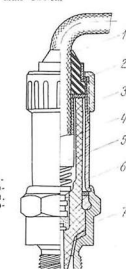


Рис. 4. Малогабаритные высококальциевые свечи, входящие в тепловой ряд.

Рис. 5. Мотоциклетная водонепроницаемая свеча.



НОВИНКИ ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ АВТОМОТОТЕХНИКИ

ГРУЗО-ПАССАЖИРСКИЙ АВТОМОБИЛЬ «ШКОДА-1202»

В течение ряда лет наша промышленность выпускает различные варианты автомобиля «Шкода-1202». Они пользуются большим успехом как в Чехословакии, так и в других европейских странах. Модификации этого автомобиля — грузо-пассажирский фургон, санитарный и пикап — завоевали широкую популярность своей надежностью и простотой устройства.

Но время идет вперед, и хотя технический уровень этих автомобилей еще удовлетворяет эксплуатационников, работники опытного завода создали новую конструкцию — модель 1202, которая по своему внешнему виду и параметрам оставила далеко позади своего предшественника. Она будет выпускаться в трех вариантах: фургон, грузо-пассажирский и санитарный автомобиль. Позднее предполагается создать автомобиль этой модели типа пикап.

Кузов нового автомобиля почти весь застеклен. К переднему закругленному стеклу примыкают задние и боковые окна. Таким образом, шофер имеет обзор почти на 360°. Низкий капот, современная решетчатая облицовка радиатора и крылья новой формы — таковы характерные черты передней части автомобиля. Двери в задней стенке кузова открываются вверх, что облегчает доступ к багажу. Запасное колесо расположено в обособленном пространстве под полом. С правой стороны автомобиля-фургона имеются еще две двери, которые дают доступ к грузу. Ван переменен и правую заднюю крышу. Заднее сиденье в грузо-пассажирском варианте автомобиля можно наклонить таким образом, что его спинка образует продолжение багажника. В результате изменения конструкции сидения и увеличения их мягкости больше удобства получил шофер. Усовершенствована также система обогрева кузова и вентиляции. В санитарном автомобиле имеется, кроме того, самостоятельная система обогрева амбулаторного помещения.

Некоторым изменениям подверглось также и шасси. Они подобны тем, которые осуществлялись в текущем году на модели «Шкода-Супер». На автомобиле установлен двигатель с рабочим объемом цилиндров 1221 см³, мощность его 47 л. с. Стартер имеет электромагнитное управление.

Две модификации автомобиля «Шкода-1202а» — грузо-пассажирский (слева) и фургон.



Фары нового автомобиля «Шкода-1202» дают асимметричный свет. Новинкой является также то, что поворотом выключателя можно пользоваться и для кратковременного выключения фар, чтобы подать световой сигнал.

МИКРОАВТОБУС «ТАТРА»

Перед Братиславским заводом «Татра» была поставлена задача — на базе агрегатов самого большого чехословацкого легкового автомобиля «Татра-603» создать небольшой автобус.

Подобные автобусы широко применяются во многих странах. По своей маневренности и динамическим качествам они не уступают легковым автомобилям, а по площади внутреннего помещения превосходят их в 2—3 раза.

Кузов вагонного типа позволяет микроавтобусу «Татра» перевозить 13 человек (включая шофера) и достичь хорошего распределения нагрузки на оси.

Восьмицилиндровый двигатель с воздушным охлаждением (95 л. с. при 4500 об/мин) и всей силой установка расположены рядом с шофером. Автобус имеет привод на переднюю ось и весь механизм управления сосредоточен в его передней части. Это позволяет, с помощью небольшой панели задней части, приспособить его для перевозки различных товаров или же превратить в автомобиль специального назначения.

Доступ к двигателю — изнутри автобуса. Хотя двигатель расположен довольно низко, он несколько вдается в пассажирское помещение, благодаря чему легко добраться до любого его угла и детали. Воздух для охлаждения двигателя поступает через отверстия в облицовке передка и отводится под низ автобуса.

Конструкция шасси с телескопической подвеской передних колес, торсионной подвеской задних позволяет ездить быстро и по плохим дорогам.

Автобус с завидной легкостью преодолевает выбоины и другие неровности плохих дорог. Он также обладает хорошей устойчивостью, легко проходит крутые повороты.

Модель малого автобуса еще не является окончательной. Испытания опытных образцов позволяют выявить «слабые места» и внести соответствующие изменения в его конструкцию.

Ю. ПОЛНАЧЕК,
инженер.

Прага.

МОПЕД «СТАДИОН»

Выпуск мопедов «Стадион», модель С-11 (описанных в свое время в журнале «4х4 рулем»), в Чехословакии составил за три года более 150 тысяч. В 1961 году на заводе в г. Раковник начался выпуск новой модели этого популярного мопеда, отличающейся рядом усовершенствований. В машине, получившей наименование «Стадион» С-22, улучшены ходовые качества, маневренность, управляемость, достигнута бесшумность хода и простота обслуживания.

Рама мопеда представляет собой комбинацию трубчатых и штампованных элементов: стальной труб, соединенной со сварной штампованной балкой, составляет основной элемент несущей конструкции рамы, к нему прикреплены продольные и поперечные балки, задняя вилка. На раме установлено изготовленное из пенопласта и облитое двухфазной пластмассой седло, величина и форма которого дают возможность мотоциклисту изменять посадку при длительной езде, избегая таким образом утомления. Под седлом находится ящик с инструментом, запасной камерой и ручным насосом для накачки шин. Кроме того, предусмотрены довольно большой багажник.

На мопеде установлен модернизированный двигатель с новым карбюратором. Двигатель — одноцилиндровый, двухтактный, с петлевой продувкой; рабочий объем 40,8 см³, диаметр цилиндра — 38 мм, ход поршня — 44 мм. В целях лучшего отвода тепла и повыше-

ния эксплуатационной надежности двигателя (какой-либо ввиду малого рабочего объема цилиндра) работает почти все время с предельной нагрузкой. Решено изготовить цилиндр из алюминиевого сплава с запрессованной гильзой, выполненной из специального чугуна. Головка цилиндра также леготемпаллическая и снабжена ребрами. Полуферrousкая форма камеры сгорания способствует лучшему удалению отработавших газов. Двигатель установлен на раме под углом к горизонтальной плоскости. С наклоном вперед, что обеспечивает наилучшее отбегание его охлаждающим воздухом. Нарядом с конструкцией которого была разработана специально для мопеда С-22, обеспечивает двигателю устойчивую работу на малых оборотах и возможность удобной регулировки холостого хода. Он выполнен с полузакрытым лотком воздуха, заборная горловина пылесобирающего патрубка имеет специальный двухсекционный грунтель шум

Мопед «Стадион».



высасывания на конструкцию которого выдан патент. Двигатель модела развивает мощность 1,5 л. с. при 4250 об/мин.

Толпиный блок двигателя значительно большую емкость, чем в прежней модели (5,5 л), устанавливается на наклонной балке рамы, причем передом блока и рамой сцепления. Шпильки, штампованные из стального листа.

Условно сосредоточено на колечком валу двигателя установлена муфта сцепления. Сцепление — многодисковое, работает в масляном ванночке; для сцепления используются фирменные накладки. Привод сцепления осуществляется рычагом на валу поперечной рулевой колонки. Передача осуществляется не цепной передачей, как обычно, а двумя шестернями, закрепленными на муфтах сцепления. Двухступенчатая коробка передач, выполненная в общем блоке с двигателем, имеет специальный механизм блокировки при случайном повреждении троса привода ехать на моделе дальше, работая педалями. Механизм этой блокировки так, что стальная пружина постоянно удерживает зубчатую муфту (при помощи которой выключаются отдельные передачи) в постоянном зацеплении с шестерней второй передачи. Для того чтобы исключить возможность переключения передач без предварительного выключения сцепления, применено блокирующее устройство, не допускающее вращения левой рукоятки привода коробки передач, когда сцепление выключено. Через картер коробки передач проходит вал с рукояткой и педалями по обоим концам. Этот вал, сопряженный с пусковым механизмом и передачей на заднее колесо, служит не только для запуска двигателя, но также и для торможения заднего колеса, наподобие того, что это устройство в велосипеде.

Улучшению ходовых качеств нового модела способствовало как применение шкворня увеличенного размера (23-22), так и значительно измененная система подвески заднего колеса, которая установлена в подвальной вилке. Подвеска переднего колеса осуществляется при помощи витых пружин, в которые вставлены резиновые вкладыши, отнимающие перемещение колеса в вертикальной плоскости; эти же резиновые элементы обеспечивают пружинящее амортизирующее действие подвески.

Колеса модела взаимозаменяемые. Осью их выполняются из стали, ступицы — алюминиевые, так же, как и крышки тормозных барабанов. Расположенные в ступицах стальные тормозные барабаны весьма надежны. Рабочая площадь тормозных накладок равна 52 см². Привод переднего тормоза осуществляется рычагом на правой стороне руля и тросом. Задний тормоз приводится в действие тягой от рычага на валу педали.



Габаритные размеры модела.

Основные габаритные размеры модела даны показаны на рис. 1.

На базе описанной стандартной модели модела выпускается еще спортивная модификация «Стадион» С-23, на которой устанавливается несколько более форсированный двигатель, который полностью изменена рама, усиленная продольной балкой, на которой монтируются топливный бак. В задней части модела применено другое (более длинное) седло.

Началу крупносерийного производства модела «Стар» предшествовали длительные лабораторные и ходовые испытания, подтверждающие исключительную надежность и высокие эксплуатационные качества машин.

РАЗВИТИЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ПОЛЬШЕ

В период между двумя мировыми войнами Польша оставалась аграрной страной. Металла на немногочисленных металлургических заводах выплавлялось слишком мало, чтобы удовлетворить потребности страны.

В таких условиях и автотранспортная промышленность не могла развиваться, как следует. Она располагала, собственно говоря, лишь двумя небольшими предприятиями: государственным заводом в Урсусе, близ Варшавы, выпускавшим по итальянской лицензии легковые и грузовые автомобили «Фиат», и Варшавским заводом американского концерна Дженерал моторс, на котором собирались машины марки «Шевроле». Кроме «Юнион» и «опели», Масштабы производства были весьма невелики: оба завода выпускали на рынок лишь около 5000 автомобилей в год.

В 1945 году молодой Польская республика заново приступила к созданию отечественной автомобильной промышленности, так как эти заводы были уничтожены немецкими оккупантами.

В то время страна нуждалась больше всего в грузовом транспорте. И вот уже в 1946 году в Польшу доставлены явились первые грузовые машины «Стар», построенные на заводе в Староховицах. Однако, обладая гитлеровскими стандартами, они не только в Варшаве для перевозки грузов. Необходимы были специальные автомобили для строительной индустрии, для лесной промышленности и других отраслей народного хозяйства. Поэтому вскоре были созданы различные модификации автомобиля «Стар» — самосвал, автомобиль с длинной грузовой платформой для перевозки длиномерных грузов и, наконец, седельный тягач «Стар» с полуприцепом.

В 1952 году введен в строй завод, выпускающий легковые автомобили «Варшава-Меркью». Он был спроектирован и построен при помощи специалистов Государственного автомобильного завода. Спустя некоторое время началось производство автомобилей «Победи» — это автомобили, несомненно модернизированные, и в настоящее время составляют основную продукцию завода. На их базе создана целая серия грузовых автомобилей: пикап «Варшава», фургон и небольшой автобус «Нисса» Н-59, микро-автомобиль.

Конструкторы спроектировали и построили автомобиль «Сирена». (Это, как известно, исторический символ польской столицы). В нем использованы многие основные агрегаты автомобиля «Варшава».

«Сирена» снабжена двухцилиндровым двухтактным двигателем с водяным охлаждением, мощностью 27 л. с. и рабочим объемом 750 см³. Он выпускается заводом металлических изделий в Бельске (Шленске). Этот двигатель используется в настоящее время также на малых сельскохозяйственных тракторах и пожарных насосах. Обтекаемый кузов на 4 пассажира и простая подвеска с листовыми рессорами делают автомобиль особенно удобным для личного пользования.

За последние годы проводилась так называемая малая модернизация «Сирены», направленная на устранение конструктивных ошибок и недостатков. В настоящее время на этом автомобиле, несмотря на его довольно скромные технические данные спортсмены успешно принимают участие

в труднейших европейских автомобильных соревнованиях и нередко занимают призовые места. В 1961 году в очень трудном зимнем ралли «Монте-Карло» машина снова вошла в число «призеров», несмотря на конкуренцию более мощных автомобилей того же класса.

Работа по усовершенствованию продукции завода ни на минуту не прекращается. Как «Варшава», так и «Сирена» постоянно совершенствуются.

Верхнеклапанный двигатель автомобиля «Варшава» имеет мощность 75 л. с. при 4500 об/мин. Телескопические амортизаторы и новый тормозной механизм, а в будущем и полностью синхронизированная четырехступенчатая коробка передач позволят «Варшаве» достичь уровня современных конструкций.

В 1960 году на опытно-образце автомобиля «Варшава» с верхнеклапанным двигателем с турбинной подачей топлива журнала «Мотор» приняли участие в международном ралли «Чехославания», трасса которого частично проходила по горам. Несмотря на наличие сильных конкурентов, они заняли второе место в своем классе автомобилей.

Новый автомобиль «Сирена-104», внешне только незначительно отличающийся от нынешней модели 101, но в конструкции внесенные значительные усовершенствования в мотор, тормозной механизм и двигатель будут повышены с 27 до 32 л. с. В результате произведенных изменений во впускной и выпускной системах уменьшилась шумность двигателя.

В 1963 году «Сирена-104» получит новый трехцилиндровый двигатель с водяным охлаждением, рабочий объем цилиндров которого достигнет 850 см³ и мощность — 40 л. с. Полностью синхронизированная четырехступенчатая коробка передач значительно облегчит управление автомобилем. Кроме того, будет установлена новая задняя подвеска на торсионных штангах, продольных нормальных и телескопических амортизаторах.

Серьезных успехов достигло в Польше и производство грузовых автомобилей, их выпускающий завод «Стар». Различные варианты автомобиля «Стар» производятся на заводе в Староховицах; там же выпускаются автобусы «Сана» на шасси «Стар» — в Саноно, грузо-пассажирские автомобили «Муш» на базе автомобиля «Варшава» и автобусы «Сана», а фургоны и малые автобусы, такие на базе агрегатов автомобиля «Варшава», поставят завод в Нисе (Дольны Шленск).

Вернемся на завод в Староховицах. Серия автомобилей «Стар» продолжает расти. Различные его варианты — от автомобиля для перевозки мебели до новейшего современного автомобиля высокой проходимости оборудованы в настоящее время верхнеклапанными карбюраторным двигателем с рабочим объемом цилиндров 5 л и мощностью 110 л. с. Эти автомобили высокой проходимости устанавливаются более мощный двигатель — 120 л. с. при 4500 об/мин. Максимальная скорость автомобиля достигает 110 км/час, а грузоподъемность равна 4 тоннам.

В 1960 году завод в Ельче приступил и производству отечественного грузового



КАКОЙ ДОЛЖНА БЫТЬ ТРАССА

УТОЧНЕНИЯ И РАЗЪЯСНЕНИЯ К НОВОЙ КЛАССИФИКАЦИИ

В журнале «За рулем» № 3 за 1961 год помещена статья судьи всесоюзной категории Г. Афромова, комментирующая новую спортивную классификацию по моторспорту. В конце этой статьи говорилось, в частности, о том, что у спортсменов, не выполнивших все нормы старой классификации, очки аннулируются. Центральный совет Спортивных обществ и организаций СССР дал следующее разъяснение этого положения: очки, набранные спортсменами в 1960 году на первенствах страны, сохраняют свою силу и в 1961 году для получения или подтверждения первого разряда и звания мастера спорта. Во всех остальных случаях они действительно аннулируются.

В новой классификации есть еще некоторые пункты, которые, судя по запросам с мест, нуждаются в разъяснении. Например, в соответствии с международными правилами, на некоторых автотомосоревнованиях применяется система, по которой в зачет попадают все участники, прошедшие не менее 75% дистанции к моменту финиша лидера. Поэтому может оказаться, что спортсмен, попавший в зачет, прошел дистанцию, которая меньше, чем это допускают классификационные нормы. Можно ли ему начислять классификационные очки? Конечно, нет, поскольку не соблюдено одно из основных требований классификации — минимальная длина дистанции. Следовательно, чтобы все участники, попавшие в зачет, при такой системе имели бы право на классификационные очки, длину дистанции следует соответственно увеличить.

Вероятно возникнут затруднения и по применению второго применения к классификационной таблице моторкросса, где приводятся данные по минимальной и максимальной длине дистанции и продолжительности соревнований. Бывает, например, что судейские коллегии сомневаются — можно ли начислять классификационные очки тем участникам, ко-

торые прошли, скажем, 30 километров за более короткий срок, чем указано в классификации, т. е. за время несколько меньше одного часа.

В подобных случаях следует руководствоваться следующим: продолжительность соревнований в пределах от одного до полутора часов указана не в качестве строгого норматива, а как некоторый критерий оценки трудности трассы. Поэтому для соревнований по кроссу трасса должна выбираться такой степени трудности и длины, чтобы участники заканчивали ее, как правило, в пределах указанного классификацией времени. По требованиям новой классификации в составе судейских коллегий на соревнованиях по фигурному вождению автомобилей и мотоциклам должно быть не менее двух судей 1-й категории.

За последнее время эти соревнования получили очень широкое распространение и проводятся изовыми коллективами, для которых это требование подчас невыполнимо. В связи с этим дается следующее разъяснение: соревнования по фигурному вождению ниже областного масштаба имеют классификационное значение, если в составе судейской коллегии есть не менее двух судей любой категории. Причем обязательно, чтобы судейское звание имел главный судья.

И, наконец, последнее уточнение. Приложение 2-е к классификационной таблице по однодневным моторсоревнованиям имеет в виду в качестве дополнительных испытаний не только шоссе-кольцевые гонки, кстаи, мало подходящие для однодневок с участниками низкой спортивной квалификации, но и другие виды скоростных соревнований: небольшой кросс (5—10 км), скоростной подъем в горных условиях (2—5 км), ипподромные гонки и гонки по гаревой дорожке, а также соревнования по фигурному вождению мотоцикла.

А. КАРИГИН,
председатель всесоюзной коллегии судей по автотомоспорту.

КАТЕР - ПОСЫЛКА ПОСТУПИТ В ПРОДАЖУ

«Катер-посылка». Под таким названием в № 4 журнала за 1961 год была помещена информация о комплекте деталей, из которых можно самому собрать катер. После опубликования заметки Мариинско-Посадского судостроительного завода Чувашского совнархоза, где подготавливается производство катеров-посылок, и реплики получили сотни писем любителей водного моторного спорта и туризма. Их интересно знать о катере, порядок его приобретения. Публикуем ответы на эти вопросы, присланные нам одним из работников судостроения.

«Катер, который начнет выпускаться на заводе предприятия в виде комплекта деталей, получил название МК-29. Он целиком сделан из дерева и фанеры. Шпангоуты — деревянные с фанерными вставками, обшивка — 4-миллиметровая водостойкая фанера марин МФ. Наиболь-

шая длина катера — 4,12 м, а ширина — 1,5 м. Высота борта на миделе — 0,55 м, осадка — 0,15 м.

Испытание опытных образцов МК-29 показало, что с мотором «Мостик» катер развивает скорость 30 км/час при одном пассажире и 18 км/час при полной нагрузке (4 человека).

Комплекты деталей и отделочных материалов будут продаваться в виде посылок — ящика и двух пакетов. Эти комплекты, а также катер можно получить в магазинах Роскультагорта и, вероятно, в магазинах культагорта других республик. Ориентировочная стоимость катера — 100 рублей.

Н. ЛИСТЕНЕВ,
начальник производственно-технического отдела верфи.



Мировой автобус «Сирена»

автомобили «Нубр» А-80 грузоподъемностью 8 тонн. К нему можно еще присоединять и 10-тонный прицеп, также выпускаемый в Эльче. «Нубр» имеет оригинальный дизельный шестнадцатидюймовый двигатель, спроектированный инженером Лотом из Варшавского конструкторского бюро автотранспортной промышленности. Автомобиль с полным грузом может развивать скорость до 90 км/час. Первые 100 «Нубров» уже «идут» по польским дорогам. В ближайшее время они станут основным средством перевозок грузов на дальние расстояния.

Польская автотранспортная промышленность еще очень молода, но уже имеет неплохие результаты в области экспорта. Наши автомобили, мотоциклы и автомобильное оборудование вызвали большой интерес на ярмарках 1960 года во многих странах. В том же году было продано свыше 5000 автомобилей «Варшава» и различных автомобилей, созданных на ее базе, а также около 1000 грузовиков.

Выпускаемые в Польше автомобили можно встретить на дорогах более 20 стран: Китая, Венгрии, Чехословакии, Турции, Испании, Норвегии, Финляндии, Греции, Египта, ГДР и др. В 1961 г. Польша получила заказы на автомобили из Ирана, Саудовской Аравии и Гвинеи.

При Польском союзе транспортных организмов предприятие, на котором собираются спортивные автомобили. Главный конструктор его, инженер Ежи Янковский, — сам опытный гонщик, имеющий на своем счету немало побед в международных соревнованиях. Под его руководством создаются новые спортивные автомобили «свободной» формулы и формулы «Юниор». Польские «Юниоры», имеют двигатели типа «Варбург» и пятиступенчатую коробку передач конструкции Янковского.

Быстрое развитие народного хозяйства Польши сопровождается непрерывным ростом автомобильной промышленности. В немалой степени этому способствует обмен опытом и сотрудничество конструкторов стран социалистического лагеря.

Мечислав КРАС.

Варшава.

КНИГА МОТОУРИСТА

В издательстве «Физкультура и Спорт» вышла книга В. Козлова «Путешествия на мотоцикле». Содержание публикации ее — явление отличное. Хорошо, что издательство обратило внимание на этот молодой, но приобретающий все большую популярность вид туризма. Таковую книгу мы ждали давно и поэтому не без интереса открыли ее страницы.

Приятное впечатление производит разнообразие материала, освещение тех вопросов, о которых раньше слышать не приходилось. Отмечая, что путешествовать можно на мотоциклах любого класса, вплоть до мотода, автор приводит ряд полезных советов, которые действительно помогут путешественнику. Очень понравилась нам рекомендация «не спешите, чтобы просто спешить». В этом заключается большой смысл. Мототуризм не гонка и не соревнование, он — все-таки туризм, а потому уже мотоциклетный. Правильно, что неспешается, вплоть до мотода, автор приводит ряд полезных советов, которые действительно помогут путешественнику.

Очень понравилась нам рекомендация «не спешите, чтобы просто спешить». В этом заключается большой смысл. Мототуризм не гонка и не соревнование, он — все-таки туризм, а потому уже мотоциклетный. Правильно, что неспешается, вплоть до мотода, автор приводит ряд полезных советов, которые действительно помогут путешественнику.

В книге использован полезный для нас опыт зарубежных мотоциклистов. Автор стремится избежать сухого изложения материала, что ему в общем удается. Книга не лишена некоторых недостатков. На наш взгляд, материал подобран крайне неравномерно. Много внимания уделено тем вопросам, которые не имеют прямого отношения к теме стационарного ремонта и доводки двигателя, обмотке и начальной обучению езде на мотоцикле. В то же время изготовлению и установке баггининов (это интересует владельцев туристских отседов) всего 4 черточки. В книге отсутствуют рабочие чертежи баггининов, никаких схем обмотки — всего того, что нужно в пути.

Автор уверен, что изготовить ветрошield, седло и многое другое — очень просто. Это не всегда соответствует действительности и может дезориентировать читателя.

Давая рекомендацию по оборудованию мотоциклов для туристских пробегов автор говорит о нем вообще, делитесь только и конструируя «местеческих мотоциклов».

Некоторые положения, выдвигаемые автором, можно считать спорными. Так, советы перевозить груз в рюкзаке за плечами сделают путешествие малоприятным, если масса из запасного бачка через бензопомпу займет много времени.

Использование кнопки звукового сигнала для подачи и светового сигнала не отвечает требованиям безопасности движения, так как в самый ответственный момент мотоциклист может оказаться «неммым», будучи, пускаем того, что мотоциклист и придется путешествовать пешком (эта фраза очень часто повторяется в книге). Автор рекомендует брать в дорогу большее количество инструмента и запасных частей. Между тем, бывалые мотоциклисты хорошо знают, что нужно категорично готовить мотоцикл к путешествию, а не увеличивать его «мертвый» вес.

Кроме того, увлечение автора иностранными источниками привело к тому, что ряд советов, несмотря на их полезность, не могут быть использованы нашими мотоциклистами. Скажем, рекомендация ехать обязательно в каске несущественна, потому, что таких касок у нас не выпускают.

Интерес к книге В. Козлова предостерегает владельцев туристских отседов о том, что нужно к этому вопросу. С этой позиции мы хотели бы рекомендовать книгу «Путешествия на мотоцикле» туристам, которые найдут в ней немало полезного материала.

В. АЛЕКСЕНКО, Г. МАМАЕВ,
члены секции мотоциклетного туризма клуба туристов.

«ОН УЖЕ ДОМА»

«Прибегает ко мне недавно мой товарищ Ирка и уже в дверях зововольно сообщает:

— Он уже дома!

На мой недоуменный взгляд он поясняет:

— Ну, конечно же, — мотоцикл».

Так начинает чешский инженер Милан Павла в раскесе об электрооборудовании мотоцикла. Он избрал популярную форму изложения — беседу старшего, опытного товарища с новичком. Книгу отличает рисунки, мудреные Ирки Клаусена, помогающие понять «трудные места» текста. Словом, все сделано для того, чтобы облегчить читателю освоить эту далеко не простую область мотоциклетного дела.

Следует отметить удачную композицию книги. В основной части ее последовательно рассматриваются устройство и эксплуатация электрооборудования, приводятся схемы. В приложениях даны основные понятия по электротехнике. Такое разделение материала делает книгу удобной для читателей с различной степенью подготовки. Один, может быть, начнут с приложения, другие сразу будут знакомиться с основными и специфическими схемами электрооборудования мотоцикла.

* Милан Павла. Электрооборудование мотоцикла. Машин, 1961, 197 стр. Тираж 35 000 экз.

дования чехословацких мотоциклов. Для себя найдется в книге интересное.

Важным недостатком является отсутствие электрооборудования. Традиционные сведения изложены здесь достаточно, но в достаточном высоком научном уровне. Но вот в разделе, касающемся вопросов эксплуатации, некоторые положения представляются спорными. Относится, например, к совету хранить снятую с мотоцикла батарею аккумуляторов в теплом помещении. Теперь принято считать, что лучше оставить батарею на холоде, т. е. в условиях, при которых химический процесс саморазряда замедляется.

Есть и другие пожелания. Автор весьма убедительно советует «относиться «жизни мотоцикла» в значительной мере зависит от состояния реле-регулятора. Но, если таковой отказывает в работе, рекомендовано: «Снять реле-регулятор и отдать на исправление в мастерскую». Однако, мотоциклистам лучше было бы узнать, как самим наладить отказавший реле-регулятор до того, как появится необходимость отправить его в мастерскую.

Книга Павла имеет большую практическую ценность. Основательно разбирается в электрооборудовании мотоцикла — дело не легкое. Поэтому данное пособие будет с интересом изучено всеми широким кругом мотоциклистов.

М. МАТВЕЕВ.

ГРИМАСЫ «ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЧУДА»

Крупнейшая автомобильная фирма «Борвард» (ФРГ) официально объявила о своем банкротстве. Заводы этой фирмы в Бремене закрыты, вытеснены легковых автомобилей Бюшера (модель «Изабелла», Ллойд (модель «Александр», «Арабелла»), (Ханза — модель 1100 и грузовиков «Глаубер» полностью прекращены.

Это сообщение вызвало оптимистические комментарии в зарубежной прессе, пытающейся разгадать причины столь сенсационного «крушения» фирмы, еще недавно процветавшей и в известной степени олицетворявшей пресловутые западногерманское «экономическое чудо». Особое внимание обращается на то, что названные выше модели автомобилей являлись вполне современными и в 1960 году подверглись существенной модернизации, а конструкция «Ханза-1100» модели 1961 года рекламировалась как весьма прогрессивная. «Санрайзальная тайна» ираха Борварда занимает уже многочисленные журналистские и экономические обозреватели.

Выходящий в ГДР журнал «Дер Дойче Штраусенферкер» в своем сентябрьском номере приторпачивает завесу над этой «тайной». Оказывается, вытеснившиеся в Бремене автомобили, успешно конкурируя с фирмами «Вольво», «БМВ» и особенно «Мерседес-Бенц», входившей, как известно, в концерн Флима. А эти восторженные отзывы, по мнению автора, как и во времена гитлеровской «третьей империи», производством вооружения, становились все крупнее и решающей фигурой в «чартах» Аденгаузера. Если к этому добавить, что сам Инцлер Аденауэр, министр экономики Штраус являются крупными акционерами «Мерседес-Бенц», то нетрудно понять, почему Аденауэр, министр, заперевший бременский сенат об экономической помощи, получил в такой критический момент решающий отказ. Ирак этой фирмой является следствием местной капиталистической конкуренции и закулисных комбинаций воротни западногерманской элиты.

Жертвами этих махинаций являются в первую очередь 17 000 бременских рабочих, оставшихся после закрытия автомобильных заводов без работы, а также сотни мелких предпринимателей, содержащих ремонтные мастерские и станции технического обслуживания.

«Экономика государства, которое законсервировало такие сокращения, особенно оборудованные предприятия, которыми были автозаводы в Бремене, является главной причиной успеха «Дер Дойче Штраусенферкер», — Инцидент с фирмой Борвард еще раз подтверждает это со всей наглядностью».

«ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ» АВАРИИ

Как сообщает выходящий в Мюнхене журнал «Моторвельт» (орган Всеобщего Автомобильного Клуба (ФРГ)), количество смертельных исходов от автомобильных аварий в США в 1960 году достигло 38 200, на 4000 больше, чем в 1959 году. Общее количество жертв от автомобильных аварий, по оценке американской службы здоровья («Юнайтед Стэйтс Сэбиэти Хелс») в 1960 году достигло 47 миллионов человек. Приводят эти цифры, журнал пишет, что они меркнут в сравнении с теми, которые достигнутыми перспективами в этой области, которые рисует другая инстанция, а именно Управление общественных дорог («Юнайтед Стэйтс Родс энд Транспортишн»). По предсказаниям этой «инстанции», количество смертельных исходов от автомобильных аварий возрастет к 1975 году до 51 000 в год.

АВТОБЕЖОМ

ГОНОЩИКИ ИЗ ГДР ДОМИНИРУЮТ НА НЮРБЕРГСКОМ КОЛЬЦЕ

После сенсационной победы раллистов Германской Демократической Республики в международном ралли «Канзаште (см. «За рулем» № 7) в последние дни западногерманской печати пытались изобразить этот успех как случайный, не соответствующий никаким действительным различиям автомобильной техники в ГДР. В этом свете весьма показателен тот факт, что на следующий день в гонке на кольцевой трассе — шоссейно-кольцевой гонке на автомобильных формулы «Юниор» — автомобили Германской Демократической Республики вновь показали себя с лучшей стороны, в то время как западногерманские гонимые оказались в отставании на «Юниорах» производства ФРГ, не вошли даже в число основных призеров.

Правда, первое место в гонке — она традиционно разыгрывалась на Нюрбургом кольце — завоевал Аренс из английских «Купера», но эта победа доставалась ему лишь в результате сложившихся обстоятельств. Первые 14 кругов с большим отрывом лидировал спортсмен ГДР Вилли Деман, выступавший на «Вартбург». Временные неполадки в двигателе заставили его задержаться у боксов, и он пропустил вперед Аренса, а затем и Кунце, выступавшего на автомобиле «Купер-

ДКВ». Но, устранив неполадки в двигателе, гощик из ГДР вновь развил высокую скорость и стал быстро приближаться к Аренсу. Вскоре он уступил место «сидел на хвосте» у Кунце, демонстрируя высокое тактическое мастерство. На последнем круге Деман равным образом далеко позади себя Кунце и успешно финишировал вторым, сразу вслед за Аренсом. «Вартбург» Демана по скорости не среднюю скорость прохождения дистанции (129 км/час), что и «Купер» последнего круга Деман равным образом. Деманом со скоростью свыше 130 км/час.

Отличного результата добился также и второй гощик ГДР, Хайнц Мельнус из Дрездена, выступавший на автомобиле «Юниор» собственной конструкции (на базе «Вартбурга»). Он был на финише четвертым, проиграв Кунце всего — 2 метра.

Выступление спортсменов ГДР на Нюрбургом кольце показало, что в их лице гощики, выступающие на призовых по всем мере «Куперах», имеют весьма опасных противников, а «Вартбург» является достойным соперником для английских автомобилей формулы «Юниор».

дна, однако, автомобиль англичанина из строя, и он был вынужден прекратить борьбу. Чем же вызвана была такая авария? Выступал в этих гонках более удачно и занял четвертое место.

Дуэссески трасса в Энтри показал себя Трипс. Дистанцию 383 км (75 кругов) он прошел за 2:40, 53,6 т. е. со скоростью 140,6 км/час. Вторым был Хилл и третьим — Гинтер, определившийся благодаря этому успеху на третьем месте в общем зачете. Вскоре же выяснилось, что лидеры же лишь поменялись местами — туринскую таблицу стал возглавлять Трипс (с 27 очками), а Хилл перешел на второе место, набрав 25 очков.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ ФРГ

После того как Мосс не сумел воспользоваться преимуществами трассы и собор на родной трассе, что очевидно, что он сумеет это сделать на Нюрбургом кольце. Трасса гонок на Большой приз ФРГ находится в окрестностях Нюрбурга, имеет 100 кругов поворотов и в этом смысле была для Мосса весьма многообещающей, но английской гонки лидировать не удалось. Выступал в последние дни на Нюрбургом кольце Победу прочли Даму Гурней, выступавшему на «Форсе», и Раузе, встретившись с первыми же кругов в борьбе, но, за второе место. Сразу со старта вперед вырвался Мосс на «Форсе», и в некоторое время уступил лидерство Хиллу, первым закончил дистанцию, пройдя ее на 2:11, 12,4 т. е. со скоростью 140,6 км/час.

Туриней сошел с дистанции уже на 7-м круге, а Хилл и Трипс действенно не вступили с первыми же кругов в борьбу, но, за второе место. Сразу со старта вперед вырвался Мосс на «Форсе», и в некоторое время уступил лидерство Хиллу, первым закончил дистанцию, пройдя ее на 2:11, 12,4 т. е. со скоростью 140,6 км/час.

Эта победа, однако, не намного приближала к лидерству победителя, но она об этом также хорошо прошла дистанцию, причем Хилл, бывший на финише третьим (он проиграл Трипсу ровно 1 секунду), показал лучшее время круга — 8:57,8 (152,8 км/час).

После этого триумфа разыгралась личная первенства мира наиболее шансы на получение титула чемпиона мира сохраняет Гурней, а Мосс и Трипс. Победу прочли: Вилли Хилл (29 очков), и Стирлинга Мосса 21 очко.

СКУТЕРИСТ ИЗ ДРЕЗДЕНА — ЧЕМПИОН ЕВРОПЫ

Выдающиеся успехи добились спортсмены Германской Демократической Республики в первенстве Европы по водномоторному спорту (класс 500 см³), прошедшему в шведском городе Мора. В соревнованиях приняли участие скутеристы 13 стран. Гонщики были разбиты на две подгруппы. Каждый из них стартовал в четырех заездах. Итоги побед и тем определялся по результатам трех лучших попыток.

С первым же заездом лидерство захватили спортсмены ГДР Нитше и Леяде, занявшие первые места в своих подгруппах. Вторыми в них выступили Хилл, Нитше, Леяде же перевернулся и уже не мог рассчитывать на призовые места.

Итальянские лидеры Финчелли и Каринти, в третьем заезде предприняли отчаянную попытку отгнать Нитше и Леяде от призовых мест. Проанализировав неудачное тактическое мастерство, немецкий гощик и на этот раз предпринял попытку отгнать Нитше и Леяде от призовых мест.

Дрезденский спортсмен Герберт Нитше занимается водно-моторным спортом с 1927 года. Он участвовал в 13 международных встречах, он одержал 11 побед.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

БОЛЬШОЙ ПРИЗ ФРАНЦИИ

Неудачи чемпиона мира австралийца Вробекса и основного претендента на это звание англичанина Мосса в первых турах розыгрыша личного первенства мира 1961 года по автомобильным гонкам были подстегнуты обидой лидеров розыгрыша — немца Волффганга Трипса и американца Филиппа Хилла. Они также уже в гонках на Большой приз Бельгии вступили друг с другом в отчаянную борьбу. Еще более напряженная борьба ожидается между ними в гонках на Большой приз Франции. Трасса гонок в Реймсе известна, как известно, разницей высоты скорости, так как имеет хорошее покрытие и изобилует довольно длинными прямолинейными участками. Автомобили «Феррари», на которых выступают Трипс и Хилл, имели на этой трассе явные преимущества по сравнению с более устойчивыми и маневренными, но менее мощными автомобилями «Купер», «Лотус» и «Порше». О «серьезных намерениях» обоих лидеров говорили и результаты тренировочных заездов — на основе их Трипс и Хилл получили право стартовать в первом ряду.

Но все карты лидеров спутал молодой итальянский гощик Вагетти, тоже выступавший на «Феррари». Стартовал он в пятом ряду — по результатам тренировок заездов и на первых порах лидировал на ход гонки, оказавшись в первые 20 кругов лидировали три «Феррари» (Хилл, Трипс и Гинтер), а Стирлинг Мосс, выступавший на «Купере», оказался в тылу. Несмотря на то, что Хилл и Трипс имели преимущество в мощности двигателя (они имели мощность соответственно «ветровой течи» от автомобилей Гинтера. Так, со скоростью, превышающей 200 км/час, Мосс прошел больше 15 кругов, словно «привыкшая» к Гинтеру, а затем обошла его на вилке. Трипс же, имея более обильное образование, на 18-м круге из-за повреждений в двигателе сошел с ди-

станции Трипс, затем Гинтер, а на 38-м круге Хилл в поворот отомчался Хилла. Шедший вторым, Мосс не сумел избежать столкновения и в результате обе машины вышли из строя.

Когда все три лидера сошли с дистанции, стало ясно, что победу в гонке могут выиграть два гощика, значительней оторвавшись от остальных, — это были Дам Гурней и молодой, впервые участвующий в чемпионате мира, немецкий жокей Вагетти. Мало что сомневаясь в победе опытного американца, но на последнем круге произошло нечто неслыханное. Впереди Вагетти, а за ним Гурней, и Раузе, опередив Мосса, выехали на финиш. Победу прочли дистанцию 431,6 км (82 круга) за 2:14, 17,5 т. е. со средней скоростью 152,9 км/час. Лучший круг прошел Хилл, равняя скорость 203 км/час. На 20 стартовавших гощиков закончили дистанцию лишь 14.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ АНГИИ

После четырех зачетных гонок на первенство мира лидировать в чемпионате сошел Хилл (19 очков) и Трипс (19 очков). Третье и четвертое места (по 12 очков) делили Мосс и Гинтер, а Вагетти занял пятое место.

Пятый этап розыгрыша — гонки на Большой приз Англии — внес лишь незначительные изменения в положение лидеров чемпионата. Кольцевая трасса Энтри (1,84 км) близ Ливерпуля, почти вся состоит из плавных кривых, что сильно затрудняет борьбу. Победу прочли Хилл, равняя скорость 203 км/час. На 20 стартовавших гощиков закончили дистанцию лишь 14.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕВ, А. В. КАРГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), М. И. КОЛПАКОВ, А. М. КОРНИЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, В. Я. СЕЛИФОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Коррентор Н. В. Зуева.

Художественно-технический редактор Л. В. ТЕРЕНТЬЕВА.

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

Время работы редакции с 9.00 до 19.00.

Слано в набор 30.VIII.61 г. Вум. 60 x 92 $\frac{1}{2}$, 2,25 бум. л. = 4 печ. л.

Тираж 380 000 экз.

Подп. к печ. Т.Х.61 г.

Г-71508.

Цена 30 коп.

Зак. 2324.

Я-3 типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

Продолжаем заочную конференцию читателей журнала „За рулем“

Для выступлений мы не предлагаем особых вопросов. Пусть каждый желающий принять участие в конференции высказет то, что считает необходимым, — об общей тематической направленности журнала или его отдельных разделов, о содержании и оформлении того или иного материала, о редакционных удачах и неудачах.

Товарищи читатели! Ваши критические замечания, пожелания, предложения будут с благодарностью приняты и учтены при подготовке очередных номеров и при составлении перспективных планов работы, в первую очередь — при составлении тематического плана на журнал на 1962 год.

Ждем Ваши письма, дорогие товарищи! Они помогут сделать журнал лучше, интересней, сод- держательней.

КОНКУРС ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Редакция журнала «За рулем» продолжает открытый конкурс на лучший фотоснимок и приглашает принять в нем участие как фотографов — профессионалов, так и любителей.

Тематическая направленность снимков — подготовка организационных кадров ДОСААФ водительских кадров; распространение технических знаний среди населения; автомобильный, мотоциклетный, водно-моторный спорт, туризм, моделизм.

Для победителей устанавливаются премии:

- ПЕРВАЯ — 400 руб.;
- ДВЕ ВТОРЫЕ — по 300 руб.;
- ТРИ ТРЕТЬИ — по 25 руб.

На конкурс принимаются фотографии размером 13×18 см и больше, намдвая в двух экземплярах.

Лучшие снимки будут публиковаться по мере поступления.

Срок представления материалов — до 1 января 1962 года.

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

Р е д а к ц и я.

ТРОС ОБОРВАЛСЯ В ДОРОГЕ...

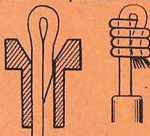
Самыми недолговечными деталями мотоцикла являются, пожалуй, тросовые соединения. Они часто выходят из строя и, как правило, в пути, когда нет возможности впасть в свой трос. Что делать в таком случае? Возвращаясь домой на попутной машине?

Окажется, порванный трос можно легко и быстро заменить стальной проволокой. Для замены троса, идущего от ручки газа к дроссельной заслонке, нужно взять проволоку (лучше всего диаметром 0,8 мм) по длине троса, оставив концы по 7—10 мм. Затем их надо загнуть пассажками и закрутить мягкой проволокой — медной или стальной (см. рис.).

Несколько сложнее заменить трос сцепления. Для заделки проволоки здесь лучше применить наконечники от троса сцепления мотоцикла ИЖ или другие, аналогичные им. Эти наконечники отделивают от порванного троса и затем надевают на концы проволоки, которые, в свою очередь, зажимают нафилем, придавая им клиновидную форму. Проволока хорошо держится и никогда не выскакивает из наконечников.

Вместо троса сцепления рекомендуется использовать пружинную проволоку диаметром 1,5 мм. Остальные тросы заменяются аналогично.

Проволока, примененная вместо троса, будет хорошо работать, если не делать сильных перегибов. Вставляя про-



волоку в оболочку, следует смазать ее солидолом. Правильно поставленная проволока, например вместо троса сцепления на мотоциклах ИЖ, выдерживает пробег 6000—8000 км, т. е. больше, чем трос.

Е. КУЛТЫШЕВ.

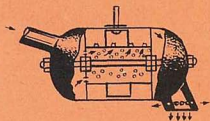
Ленинград.

КАК УМЕНЬШИТЬ ЗВУК ВЫХЛОПА

„Д-4“

Двигатели Д-4, установленные на всех советских мотовелосипедах, пользуются доброй славой. Одно плохо — звук их выхлопа очень резкий, что вызывает справедливые нарекания пешеходов.

Озабочившись с конструкцией глушителя, мы убедились, что раздражающий звук издает вибрирующие диски, закрепленные в центре на стяжном болте.



Большое, не разделенное на части выпускное отверстие также вызывает громкий выхлоп.

Чтобы уменьшить звук, мы несколько переделали глушитель. В полость кро-

вельного железа шириной 40 мм пробили толстым гвоздем много отверстий, затем свернули полосу в цилиндр и поместили в корпус глушителя, надежно зажав двумя дисками. Таким образом, в глушитель появились третья перегородка с большим числом отверстий, которая уменьшила вибрацию дисков.

После переделки звук выхлопа значительно смягчился и исчезли звенящие тона.

Затем мы разделили поток выходящих из глушителя газов на несколько тонких струй, направленных в разные стороны. Для этого при помощи круглозубов в нескольких местах сжали конец выпускного патрубка. Получилось подобие нескольких трубочек. Чтобы не уменьшать площадь поперечного сечения выпускного отверстия, в боковых отверстиях патрубка просверлили с каждой стороны по пять отверстий диаметром 3 мм.

Переделка глушителя настолько проста, что ее сможет выполнить каждый владелец мотовелосипеда с двигателем Д-4.

**С. УРАЛЬСКИЙ,
Л. УРАЛЬСКИЙ.**



О к т я б р ь 1 9 6 1

За рулём

На гравей и ипподромной доронках, на трассах многодневных и прорывных соревнований, на автомобильных кортах и голубых тренах составили участники Спартакиады. На помещенных здесь фото В. Догаляло, Ю. Клеманова и Ю. Шалямова запечатлены моменты финальных соревнований.