

XX 187
34

Всесоюзная
Библиотека
И. М. Долганов



За рулем

13

июль
1933

жургазобъединение, моск



**ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПРИЕМ
ПОДПИСКИ на 1937 год
НА ВСЕСОЮЗНЫЙ
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ МАССОВЫЙ
ЖУРНАЛ СТАХАНОВЦЕВ**

СТАХАНОВЕЦ

„СТАХАНОВЕЦ“

БОРЕТСЯ ЗА ВСЕМЕРНОЕ РАЗВЕРТЫВАНИЕ СТАХАНОВСКОГО ДВИЖЕНИЯ,
ЗА ПРЕВРАЩЕНИЕ ФАБРИК И ЗАВОДОВ В СТАХАНОВСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.

„СТАХАНОВЕЦ“

ОРГАНИЗУЕТ ШИРОКИЙ ОБМЕН ОПЫТОМ ПО СТАХАНОВСКИМ МЕТОДАМ
РАБОТЫ В ИХ ОРГАНИЧЕСКОЙ СВЯЗИ С НОВОЙ ТЕХНИКОЙ.

„СТАХАНОВЕЦ“

СИЛАМИ РАБОТНИКОВ НАУКИ И ТЕХНИКИ ОБОБЩАЕТ ПРАКТИЧЕСКИЕ
ДОСТИЖЕНИЯ РАБОЧИХ-СТАХАНОВЦЕВ И ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТ-
НИКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ.

„СТАХАНОВЕЦ“

ПОМЕЩАЕТ ОЧЕРКИ О ЛЮДЯХ СТАЛИНСКОЙ ЭПОХИ, ОБ УЧЕБЕ СТАХАНОВ-
ЦЕВ, ОБ ИХ НОВОВВЕДЕНИЯХ, ИНФОРМИРУЕТ ЧИТАТЕЛЕЙ О НОВЫХ ПРОБЛЕ-
МАХ В ЭКОНОМИКЕ И ТЕХНИКЕ, О НАУЧНЫХ И ТЕХНИЧЕСКИХ ОТКРЫТИЯХ
И ИЗОБРЕТЕНИЯХ В СССР И ЗА ГРАНИЦЕЙ; ЖУРНАЛ ДАЕТ КОНСУЛЬТАЦИЮ ПО
ВОПРОСАМ ТЕХНИКИ И ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА. ЖУРНАЛ ПУБЛИКУЕТ
МАТЕРИАЛЫ, СОДЕРЖАЩИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ СТАХАНОВЦЕВ, КРИТИКО-БИОБЛИО-
ГРАФИЧЕСКИЕ И ПР.

ОБЪЕМ НОМЕРА —
НА БУМАГЕ ЛУЧ

П О

12 ш

6 ш

3 ш

ЦЕН

ТРЕ

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ
инструкторами и уполномоченными Жургаза на местах. Полноемство почтой,
отделами Союзпечати и уполномоченными транспортных газет.

ЖУРГАЗОБ'ЕДИНЕНИЕ



Организуем специализированные автохозяйства¹

С. ПРОПОПОВ

Низкий коэффициент использования автопарка, большой процент холостого пробега, линейных простоев, ненадежность ремонтных баз — все это говорит о неудовлетворительном состоянии коммерческой эксплуатации.

Хорошая работа машин на линии определяется правильной организацией службы эксплуатации. Между тем в автохозяйствах, за исключением некоторых крупных автобаз, служба эксплуатации поставлена большей частью плохо.

Чем обычно занимаются начальники эксплуатации, старшие и рядовые диспетчеры, нарядчики и т. д.? Распределение машин по объектам работ, выписки, выдача и прием путевых листов, выдача бензоталонов водителям, ведение журналов выхода и прибытия машин — вот, пожалуй, и все содержание их работы. Эксплуатационные отделы не занимаются самым главным — оперативным планированием, не управляют машинами на линии, не имеют связи с линией, не знают объектов и условий работы на линии, не ведут анализа работ и т. д.

Выйдите, например, на какое-нибудь из московских шоссе в утренние часы. Здесь вы увидите вереницы грузовых машин, идущих порожняком; одни идут за грузом в город — это машины ближайших МТС, совхозов, колхозов и заводов, — другие идут за грузом из города в районы.

Так, например, на Подольский цементный завод, находящийся в нескольких десятках километров от Москвы, ежедневно уходит из города порожняком до сотни машин. Там они часами простаивают в ожидании очереди погрузки и затем с грузом идут обратно.

При такой организации работы трудно обеспечить выполнение планов перевозок. Как же лучше организовать это дело?

Мне кажется, что хорошо было бы создать автобазы специального назначения по роду перевозимого груза, т. е. автохозяйства коммерческого типа, обслуживающие перевозки определенных грузов и осуществляющие весь производственный процесс без участия в нем потребителя продукции.

Например, можно было бы организовать автохозяйство, обслуживающее кирпичные заводы, расположенные в радиусе 25—30 км от Москвы. Кирпич должен отпускаться потребителю не франко-завод, а франко-постройка. Автопарк такого хозяйства должен состоять из серийных машин соответствующего тоннажа (в данном случае крупнотоннажных) с возможностью использования двухосных прицепов, что позволит снизить стоимость перевозок². Подвозя кирпич к объектам работ, машины могут забирать в обратный рейс грунт и отходы строительства.

Благодаря однообразию этих работ легче внедрить механизацию погрузо-разгрузочных операций. Постоянный маршрут облегчит управление транспортом, упростит организацию технической помощи, позволит безболезненно производить смену водителей без простоев машины и нарушения графика. Единство руководства даст возможность легко маневрировать транспортом и перебрасывать его в нужный момент на наиболее напряженные участки.

Помимо всего этого в данном случае исключается возможность простоев, вызываемых отсутствием груза, нехваткой потребителя или задержкой с оформлением груза. Потребитель, оплачивая кирпич, одновременно оплачивает перевозку и таким образом освобождается от лишних забот.

Несколько сложнее разрешить вопрос гаражного строительства, но мы считаем, что важно иметь лишь центральный, хорошо оборудованный профилакторий, помещение для агрегатного ремонта, а на местах стоянок можно ограничиться простыми навесами, кофторкой для диспетчера и небольшими помещениями для резины и масла.

Работу по организации такого автохозяйства надо проводить постепенно, выделив для этой цели сначала хотя бы одну колонну из крупного хозяйства, занимающегося и сейчас массовыми перевозками однотипных грузов.

² В настоящее время наряду с машинами крупного тоннажа за десятки километров от города идут малотоннажные машины, поднимающие всего 375 шт. кирпича. Между тем пятитонка с прицепом может забрать 2 000—2 250 шт., т. е. в 6 раз больше.

¹ Статья т. С. Протопопова печатается в порядке обсуждения.

Одним из способов улучшения эксплуатационно-технических показателей работы автотранспорта является применение грузопоездов, состоящих из тяговых автомашин и прицепов.

В результате все возрастающих требований на прицепы СНК СССР 26 октября 1936 г. постановил выпустить в текущем году 25—27 тыс. автоприцепов. Такой масштаб производства естественно выдвигает повышенные требования к конструкции прицепов.

До сих пор наши мелкие производственные предприятия выпускали по существу двухосные конные ходы деревянной конструкции на пневматических шинах и с тормозом, управляемым специальным ездовым, сидящим на передних козлах. Можно с уверенностью сказать, что почти ни одна из старых конструкций наших прицепов не удовлетворяет новым требованиям к прицепному транспорту. Прицепы, принятые на производство в 1937 г., и одноосные ходы для длинномерных грузов также не удовлетворяют ни эксплуатационно-техническим требованиям, ни тому уровню конструкции, которого достигли США и некоторые европейские страны.

Необходимо, чтобы уже с первого года третьей пятилетки страна была обеспечена в достаточном количестве прицепами современных конструкций.

¹ См. статью инж. Гольда «Автопоезда» в № 4 журнала «За рулем» за 1937 г.

Тягачи

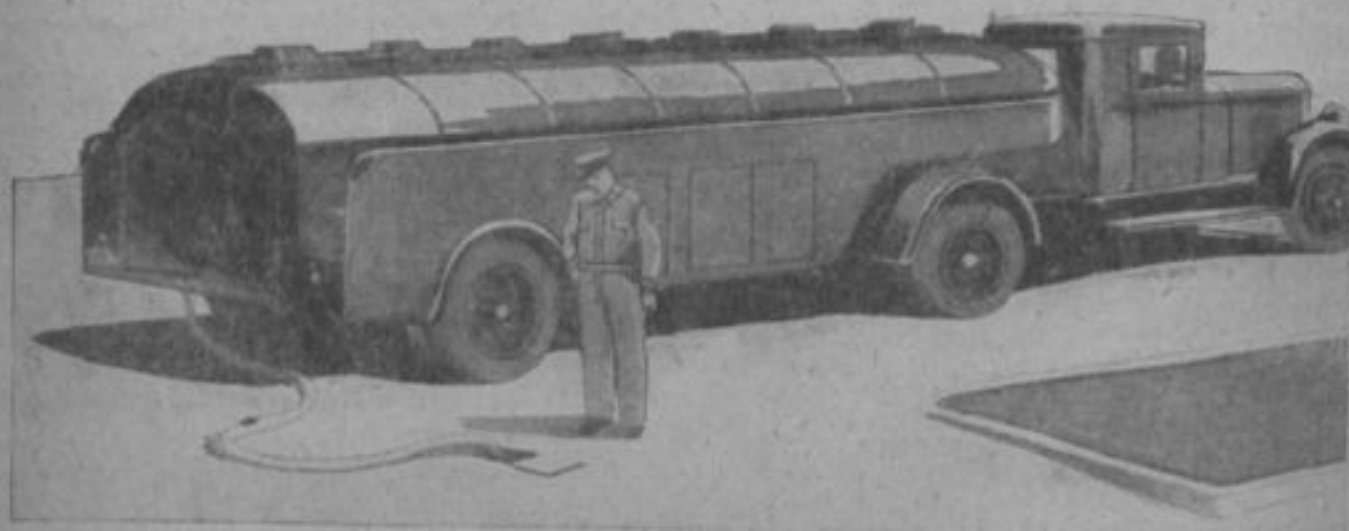
В качестве тягачей должны быть использованы основные типы обычных грузовых автомобилей с некоторыми изменениями. В основном эти изменения можно свести к следующему.

Рама шасси грузового автомобиля должна быть укорочена за счет заднего свеса лонжеронов. Одновременно с этим надо усилить задние рессоры. Передаточное отношение главной передачи должно быть увеличено (например, для седельных тягачей типа ЗИС задний мост рекомендуется с передаточным отношением 8,4:1, вместо обычного 6,4:1).

Для обеспечения автоматического торможения необходим вакуум-тормозной агрегат с приводом на прицеп, действующим с места водителя. Над задней ведущей осью нужно установить опорно-сцепной прибор.

Практика применения тягачей и тяговых автомобилей в США, Англии, Франции и Германии показала, что наибольшие результаты по снижению себестоимости перевозок дают тягачи на базе тяжелых грузовиков. Поэтому мы считаем, что основной парк тягачей у нас должен состоять из автомашин на базе средних и тяжелых грузовиков (3,5 и 8 т) и меньшая часть парка тягачей из автомашин на базе легких грузовиков (1,5—2 т). Соотношение парка тягачей к парку прицепов должно быть запланировано 1:3 (т. е. один тягач на 3 прицепа)¹.

¹ В том случае, когда тягач работает с тремя прицепами: один грузится, другой в пути, третий разгружается.



Полуприцеп-автоцистерна



Полуприцеп-фургон

Прицепы

Недостаточное внимание к производству прицепов было вызвано отсутствием на них спроса со стороны эксплуатационников. Хотя применение прицепов и не явилось в течение последних 10—15 лет новостью, тем не менее консервативно настроенные работники ряда автохозяйств считали, что наши основные типы автомобилей являются плохими тяговыми средствами для прицепного транспорта.

Практика показала, что это не так. Существующие и планируемые типы отечественных и грузовых автомобилей являются хорошими тяговыми средствами для буксировки прицепов. Так например, с автомобилем типа ГАЗ грузоподъемностью 1½—2 т (в настоящее время этот тип автомобиля подготавливается к производству с шестичилиндровым 85-сильным двигателем) могут быть сцеплены следующие типы прицепов:

1) одноосный прицеп для длинномерных грузов грузоподъемностью в 1½—2 т; общий вес длинномерного груза (3—4 т) распределяется поровну на автомашину и на прицеп;

2) полуприцеп с грузонесущим кузовом грузоподъемностью в 3—4 т; нагрузка полуприцепа через опорно-сцепной прибор распределяется поровну на седельный тягач на базе автомобиля типа ГАЗ и на колеса полуприцепа.

С автомобилем типа ЗИС грузоподъемностью в 3—3½ т могут быть сцеплены следующие типы прицепов:

1) одноосный прицеп для длинномерных грузов грузоподъемностью в 3—3½ т с распределением нагрузки в 6—7 т на автомашину (50%) и на прицеп (50%);

2) полуприцеп с грузонесущим кузовом грузоподъемностью в 6—7 т; нагрузка полуприцепа через опорно-сцепной прибор распределяется поровну на седельный тягач на базе автомобиля типа ЗИС и на несущие колеса полуприцепа;

3) двухосный автоприцеп грузоподъемностью в 3 т; прицеп сцепляется с грузовым автомобилем, причем полезная нагрузка грузовой части составляет 6—6,5 т.

Современный автомобиль типа ЯГ из-за слабого двигателя может быть сцеплен только с одноосным прицепом для длинномерных грузов (общая нагрузка 8—9 т) грузоподъемностью в 3—4 т. Для предполагаемого в третьей пятилетке шеститонного 120-сильного грузового автомобиля потребуются кроме одноосных прицепов десятитонные полуприцепы и четырех-пятитонные двухосные прицепы.

Следует отметить, что установка специальных кузовов и специального оборудования нигде не находит себе такого применения, как на прицепах. Это объясняется тем, что стоимость специального прицепа значительно ниже стоимости специального автомобиля. Таким образом представляется возможным при меньших капиталовложениях иметь специализированный транспорт, состоящий из тяговых автомашин (обыкновенные грузовики или тягачи) и различных специальных прицепов или полуприцепов.

Производство прицепов должно быть поставлено на специальных или обособленных заводах. Опыт показал, что при достаточной стандартизации и унификации ряда деталей такое производство не требует сложного оборудования и высококвалифицированных кадров. Заводы, производящие прицепы, должны быть кооперированы по выпуску ряда деталей и агрегатов примерно в следующем ассортименте.

Детали и агрегаты	Поставщик	Качество
Резина (шины)	Гаврелина	Стандарт
Колесные диски и обод	ГУТАП	Готовое изделие автозаводов
Рессоры	"	"
Сцепные приборы	"	Специальные
Крепежные детали	"	Готовое изделие автозаводов
Ступицы	"	"
Вакуум-тормоз	"	"

Для прицепов используются колеса и мелкие крепежные детали тяговых автомобилей. Поэтому необходимо запланировать производство их в потребном количестве.

Рессоры для прицепов также могут быть те же, что и передние рессоры тяговых автомашин, а в случае необходимости, усилены или облегчены путем добавления или снятия одного-двух листов. По этим соображениям, ставить производство рессор на обособленных заводах, не имеющих соответствующего оборудования, нецелесообразно.

Сцепные приборы, в особенности опорного (седельного) типа, являются самым сложным агрегатом прицепов. Поскольку часть сцепного прибора, относящаяся к тягачу, должна быть произведена и установлена автозаводом, выпускающим тягач, постольку производство сцепных приборов целесообразно перенести целиком на автозавод.

Для прицепов, эксплуатируемых в городских условиях, особенно необходимо наличие надежных автоматически действующих тормозов. Как показала заграничная практика (особенно в США), лучшим является вакуум-тормоз на тягаче, тормозящий как сам тягач, так и прицеп. На автомобилях ЗИС-6 и ЯГ-4 устанавливаются тормоза именно такого типа и производство их налажено на автозаводах. Поэтому целесообразно увеличить производство вакуум-тормозных агрегатов на автозаводах с тем, чтобы обеспечить ими соответствующее количество прицепов.

Рамы прицепов должны изготавливаться исключительно из прокатного швеллерного железа торгового образца, так как этот материал обладает повышенными физическими свойствами.

РЕОРГАНИЗОВАТЬ

АВТОХОЗЯЙСТВО МОССОВЕТА

В порядке предложения

Мосссовет имеет большое автомобильное хозяйство, однако порядка в нем нет. Вся беда заключается в том, что транспортные средства Мосссовета разпылены между различными трестами и предприятиями, подчиненными Мосссовету.

Все эти мелкие автохозяйства не имеют транспортного руководства и технической базы. У многих из них нет ни гаражных помещений, ни ремонтных мастерских, ни даже кадров для эксплуатации парка. Неудивительно поэтому, что работают они плохо, в одну смену, и коэффициент использования парка едва достигает 0,50.

Вызывает, что машины в этих хозяйствах простаивают из-за отсутствия работы. Стройтресты Мосссовета (Гордорстрой, Мосжилстрой, Мосвокстрой, Москультстрой и др.) обычно сдают свои машины в прокат отдельным стройконтракторам, где за ними нет ни ухода, ни наблюдения и эксплуатации их поставлена на рук вон плохо. Перевозки, осуществляемые трестовскими машинами, никем не регулируются, встречные односторонние езды являются почти правилом.

Многие тресты Мосссовета занимаются строительством гаражей для себя. Это строительство носит зачастую хаотический характер; гаражи строятся без учета потребностей

и после постройки частично сдаются посторонним организациям. Мелкие же автохозяйства в 3—5 машин не в состоянии построить для себя гаражи, поэтому машины их круглый год находится под открытым небом. В итоге большое число машин, принадлежащих организациям Мосссовета, не обеспечено ни стоянками, ни ремонтом, ни даже профилактикой. Последствия всего этого очевидны.

Что же нужно сделать для того, чтобы улучшить эксплуатацию автопарка Мосссовета?

Нам кажется, что для этого необходимо укрупнить автохозяйства Мосссовета. Надо организовать несколько крупных автотранспортных трестов по типу Мосавтогруза и Мосавтотреста в 200—300 машин. Мелкие автохозяйства надо ликвидировать, а все их имущество и оборудование передать в новые транспортные тресты.

Укрупнение парка позволит улучшить его техническое обслуживание, наладить ремонт, оборудовать гаражи и т. п. Кроме того организованному транспортному управлению Мосссовета будет легче руководить автохозяйством.

Это необходимо осуществить в ближайшее же время.

Инж. И. Любимцов

ФАРЫ АВТОМОБИЛЯ М-1

Инж. Я. ПЕЙРОС

Фары автомобиля М-1 отличаются от фар модели ГАЗ-А тем, что у них более глубокие рефлекторы, они не нуждаются в регулировке на фокус и не имеют лампы для света стоянки. На стоянках пользуются светом подфарников, помещенных на передних крыльях машины.

В фарах М-1 (рис. 1) установлена двухсветная лампа, которая имеет нити накала с разной силой света. Верхняя нить (силой света в 21 свечу) предназначена для ближнего света, нижняя (силой в 32 свечи) — для дальнего.

Чтобы обеспечить точное расположение нитей накала лампочки в фокусе рефлектора (при отсутствии регулировки) вместо старого патрона «Сван» применен специальный запорный фланец. Фланец (рис. 2) припаивается очень точно у каждой лампочки на специальном фокусирующем аппарате. Три запорные отверстия фланца, предназначенные для установки лампы в рефлекторе, расположены несимметрично и так, что лампу можно установить в рефлектор только в одном, и при том правильном, положении: нить дальнего света в 32 свечи — внизу в фокусе, а нить ближнего света в 21 свечу — сверху над фокусом.

В результате этих изменений удалось получить значительно большую силу света (особенно при дальнем свете) и упростить конструкцию самой фары, облегчив тем самым ее обслуживание.

Регулировка фар. Фары могут работать правильно и освещать дорогу ровным и сильным светом лишь в том случае, если они будут точно отрегулированы. Надо твердо помнить, что неотрегулированные фары будут лишь ослеплять водителей встречных машин,

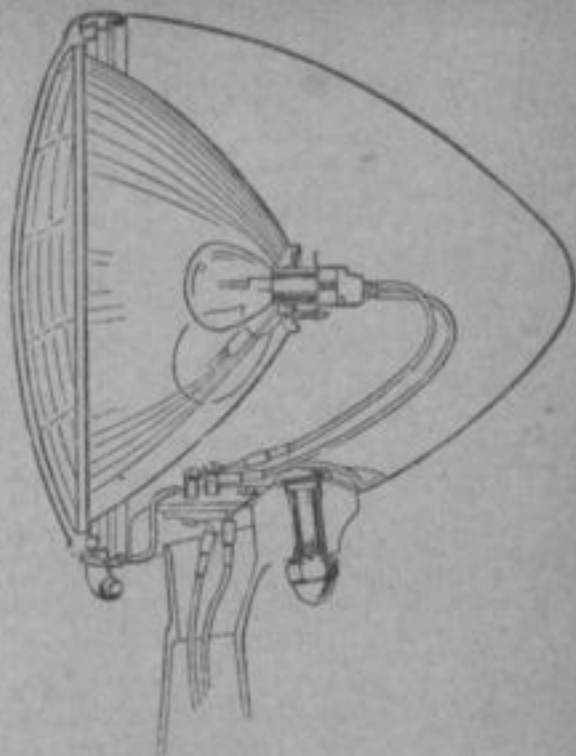


Рис. 1. Фара автомобиля М-1

затрудняя движение и создавая опасность аварии.

Для регулировки фар надо выбрать ровную площадку перед белой стеной или специальным экраном и провести на экране (или на стене) три вертикальные линии на расстоянии 430 мм одна от другой и одну горизонтальную — на 900 мм от пола. Затем надо поставить машину без пассажиров перпендикулярно к экрану на расстоянии 7,5 м, считая от стекол фар (рис. 3). При этом нужно проверить правильность положения машины через заднее стекло кузова, так, как это показано на рисунке. Давление в шинах должно быть 1,5 атм.



Рис. 2. Установка лампочки в рефлектор

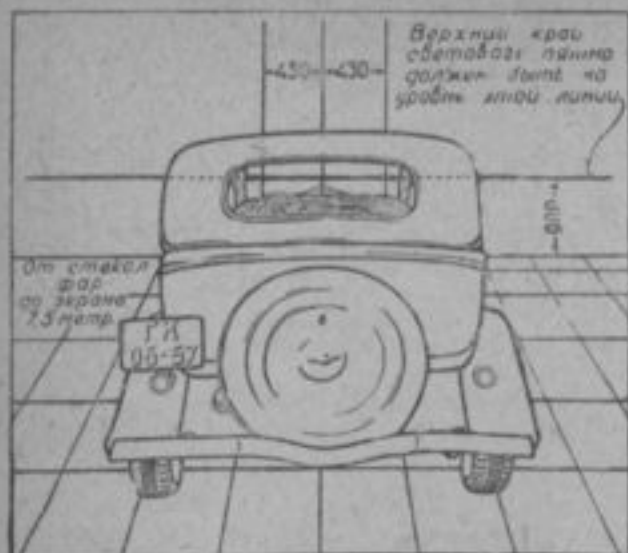


Рис. 3. Установка автомобиля перед экраном

Включив дальний свет и сняв стекла, нужно убедиться, что в этом случае в каждой фаре горят нижние нити лампочек. Если в одной из фар горит верхняя нить (ближний свет), надо снять рефлектор этой фары и переместить места проводов, присоединенные к клеммовой коробке внутри корпуса фар (рис. 4). Далее, поставив рефлектор на место и вторично убедившись, что в обеих фарах горят нижние нити, надо надеть стекла и приступить к регулировке каждой фары в отдельности. Для этого необходимо сделать следующее:

1. Отпустить слегка крепежную гайку (рис. 5) правой фары (порядок регулировки безразличен, можно начинать регулировку с любой фары).

2. Закрывать чем-нибудь левую фару.

3. Направить свет правой фары так, чтобы центр светового пятна был на правой вертикальной линии, а верхний край пятна был на уровне горизонтальной линии экрана (рис. 6). Закрепить фары в этом положении и после крепления проверить, не сместилось ли пятно.

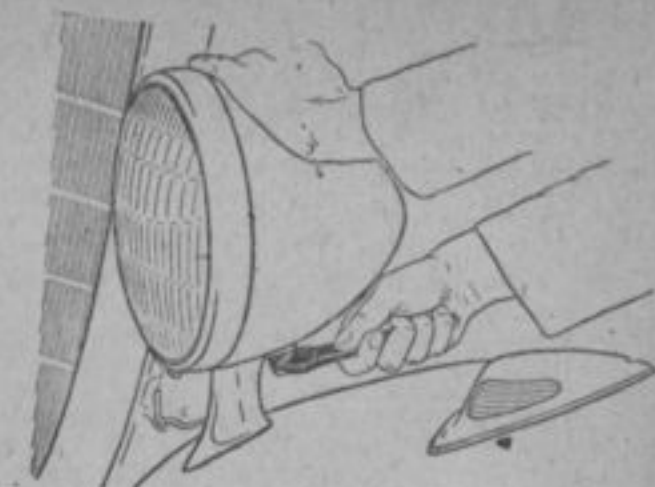


Рис. 5. Крепление фары

4. Закрывать правую фару и открыть левую. После этого направить световое пятно левой фары на экран так, чтобы центр его совпал с левой вертикальной линией, а верхний край светового пятна был на уровне горизонтальной линии (рис. 7). Закрепить фару в этом положении и после крепления проверить, не сместилось ли пятно.

5. Открыть правую фару и проверить положение общего светового пятна; оно должно располагаться так, как показано на рис. 8.

Регулировку фар надо проверять не менее двух раз в месяц, а также при каждой смене ламп. Надо следить за креплениями кронштейнов фар, так как они могут ослабеть, и регулировка нарушится.

Эксплуатация фар. Правильно отрегулированными фарами надо пользоваться следующим образом. При езде по шоссе со скоростью свыше 35—40 км следует пользоваться дальним светом, а при встречах с машинами обязательно переходить на ближний свет (нажав ночной переключатель с левой стороны педали сцепления). Ближний свет не будет ослеплять водителей встречных машин, и в то же время дорога будет освещена. При разездах с встречными машинами не сле-

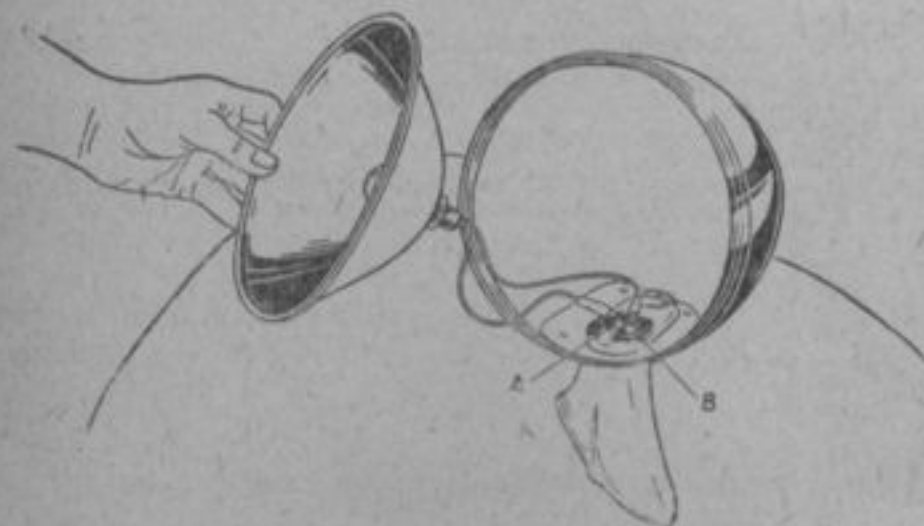


Рис. 4. Крепление проводов внутри корпуса фары

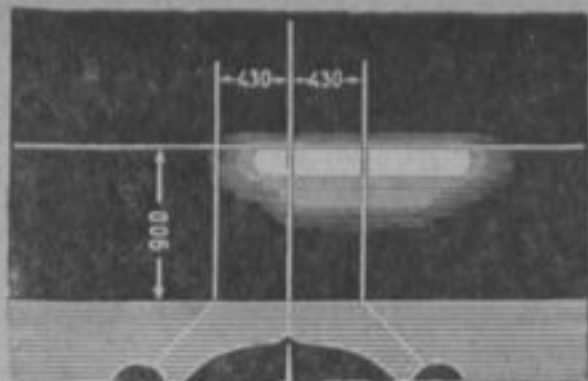


Рис. 6. Световое пятно правой фары

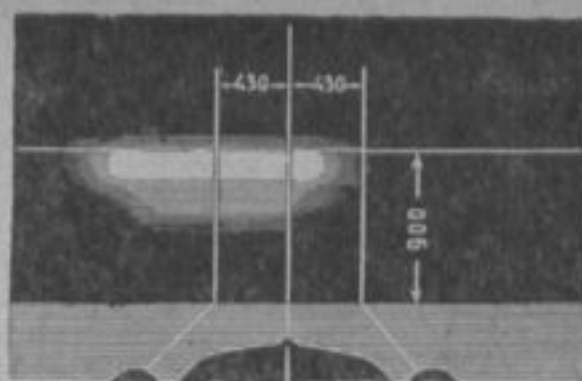


Рис. 7. Световое пятно левой фары

дует выключать фар и переходить на подфарники, так как вследствие резкой перемены света можно потерять направление и сойти на обочину дороги или наехать на неожиданное препятствие.

При езде по плохой, ухабистой дороге и в тумане нужно пользоваться только ближним светом; дальний свет, отражаясь от части тумана, будет ослеплять самого водителя. При езде по городу также надо пользоваться ближним светом. На хорошо освещенных улицах городов можно прибегать к подфарникам.

Уход за фарами. Необходимо всегда следить за чистотой фар. Рефлекторы фар М-1 нужно вытирать мягкой и чистой замшей или марлей раз в месяц и чистить время от времени (в зависимости от условий эксплуатации) ваткой, смоченной в смеси ламповой копоти со спиртом. Не следует вытирать рефлектор тряпками и жесткой, грязной замшей, так как можно поцарапать его. Протирать рефлектор надо не по кругу, а по направлению от лампочки к краю. Нужно следить за чистотой лампы и стекла и сменять потемневшую лампу, не дожидаясь, пока перегорит нить. Треснувшее стекло следует немедленно заменить, а если заменить нечем, то вынуть его и подложить под ободок фары плотную бумагу или тряпку.

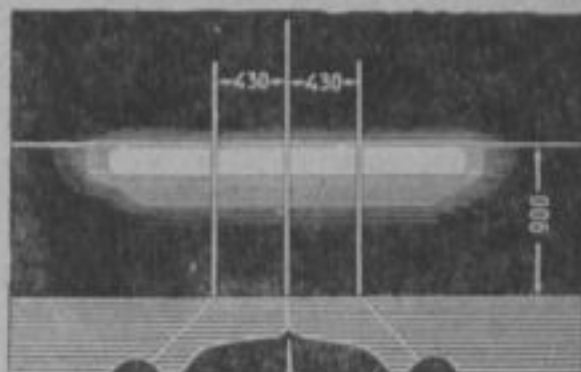


Рис. 8. Общее световое пятно от двух фар

Нельзя выезжать из гаража без стекла или защиты, так как пыль и грязь поцарапают рефлектор и выведут его из строя. Надо тщательно следить за тем, чтобы пробковая прокладка между стеклами и рефлектором была в целости. Прокладка не должна состоять из отдельных кусков, так как внутрь фары могут попасть пыль и влага, вследствие чего понизятся ее световые качества, и рефлектор выйдет из строя раньше срока.

Редакция просит всех товарищей, направляющих в журнал свои статьи и заметки, сообщать для перевода гонорара подробный адрес (с указанием почтового отделения) и имя и отчество полностью. В целях наиболее полного учета авторского актива просим также сообщать место работы и занимаемую должность.



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГОНКИ

Ростов-на-Дону—Киев—Ленинград—Москва

7—9 июня впервые в Союзе были проведены автомобильные гонки на дистанцию 2800 км по маршруту Ростов-на-Дону—Харьков—Киев—Ленинград—Москва, организованные ростовским авто-мотоклубом.

В 3 час. 10 мин. 7 июня в Ростове-на-Дону стартовала первая машина. За ней с пятиминутными интервалами ушли вторая, третья,

четвертая и другие машины. Всего в пробеге приняло участие 9 машин ГАЗ-А.

Тотчас же после старта гонщикам не повезло. Шел сильный дождь. Ночь была пасмурная. Проселочная дорога от Ростова до Харькова превратилась в сплошное месиво. Машины буксовали. Гонщикам пришлось идти на второй, а временами и на первой передаче. Лишь после Харькова дороги стали суше.

На пути от Киева до Ленинграда по хорошим дорогам некоторые гонщики разинвали скорость до 100 км в час. Впереди всех шли машины № 6 и 7.

Уже на первом этапе началась борьба за первенство между гонщиками Кильке и Кладенко (машина № 7) и гонщиками Рак и Яковенко (машина № 6). Поочередно обгоняя друг друга, они упорно боролись за лидерство. Неоднократные проколы резины у машины № 6, начиная от Ленинграда, позволили машине № 7 оторваться от сильных соперников и добиться первенства.

Финиш гонок состоялся 9 июня на 29-м километре Ленинградского шоссе под Москвой. За время финиша с 8 час. утра 9 июня до 8 час. утра 10 июня в Москву пришли 6 машин, остальные 2 машины пришли после официального закрытия финиша, и 1 машина из-за повреждения вернулась, по указанию судейской коллегии, в Ростов.

Встреча победителей гонок на финише, несмотря на широковещательные афиши и специальные приглашения билеты, отнюдь не была торжественной, ибо Центральный авто-мотоклуб СССР оповестил в афишах и билетах о прибытии гонщиков на финиш в 17 час. вечера, а они начали прибывать в 12—13 час. дня.

Первой к финишу в 12 час. 29,5 мин. пришла машина № 7 (гонщики Кильке и Кладенко). Вся дистанцию они прошли за 56 час. 54 мин. 55 сек. со средней скоростью 49,197 км в час.

Тт. Кильке и Кладенко — автомобилисты с многолетним стажем. В прошлом они водители машины Красной армии, ныне — шоферы Азово-Черноморского крайисполкома. В гонке Ростов-на-Дону—Москва в 1936 г. они заняли второе место. В этом году они победители почти трехсуточных гонок на 2800 км.

Второй к финишу, час спустя, пришла машина № 6 (гонщики Яковенко и Рак). Тт. Яко-



Маршрут автомобильных гонок

венко и Рак тоже опытные автомобилисты, с большим стажем. Оба они водители машин штаба Северокавказского военного округа. В прошлом году в гонках Ростов-на-Дону—Москва они заняли третье место. Ныне они прошли дистанцию за 57 час. 52 мин. 28 сек. со средней скоростью 48,67 км в час.

Третьей финишировала машина № 8 (гонщики Котов и Долгов). Она прошла дистанцию за 59 час. 46 мин. 18 сек. со средней скоростью 47,77 км в час.

Ростовские автомобилисты успешно провели спортивное выступление общесоюзного значения, что объясняется прежде всего правильной организацией дела.

Гонкам предшествовала большая организационно-техническая подготовительная работа. Всем гонщикам заблаговременно была предоставлена возможность работать над технической подготовкой машины. Техническая комиссия начала функционировать не накануне старта, как это обычно бывает, а задолго до состязаний, давая гонщикам консультацию и указания по подготовке машин. Благодаря этому не было вредной кустарщины и ненужной отсебятинны. Машины все время, вплоть до старта, находились под наблюдением и контролем технической комиссии.

Генеральная тренировка гонщиков, проведенная за несколько дней до старта на дистанцию 1100 км (Ростов—Харьков—Люботин—Ростов), была совмещена с испытанием машин. После этого техническая комиссия окончательно приняла машины.

Благодаря реконспирровке, проведенной по всему маршруту специальными бригадами клуба, каждый гонщик получил не только детальную маршрутную карту, но и обстоятельное описание пути, так называемую «легенду дороги». Однако серьезным упущением является то, что ни судейская коллегия в Ростове, ни авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта не установили своевременно точный километраж дистанции. Только по окончании гонок было установлено, что дистанция равна не 3000 км, а 2800.

Правильно сделала судейская коллегия, что не ограничилась отправкой на этапы (Лубны,



Командор гонок т. Персов

Могилев, Луга, Вышний-Волочек) одним лишь техническим исполнителям, как это нередко бывает, а командировала на все этапы членов судейской коллегии. Следует, однако, отметить, что наличие одного контрольного пункта на дистанции Москва—Ленинград (725 км) было все же недостаточно, если учесть напряженность движения по этому шоссе и неудовлетворительное его состояние.

Многое было сделано и для популяризации гонок. Интенсивно освещала подготовку и ход гонок краевая печать. В центре города была установлена электрифицированная маршрутная карта гонок. О гонках были заблаговременно извещены местные исполкомы, органы милиции, госавтоинспекции, комитеты по делам физкультуры и спорта и дорожные органы на всем протяжении маршрута.

Большое внимание было также уделено медицинскому обслуживанию гонок. Помимо наличия в каждой машине средств первой помощи и сопровождавшего гонщиков врача,



Гонщики тт. Кладивенко (слева) и Вильюна (справа), занявшие первое место





Гонщики гг. Яковенко (слева) и Рак (справа), занявшие второе место

следовавшего в обслуживающей машине, гонки сопровождал санитарный самолет, на борту которого находился хирург-парашютист. Кроме того гонки патрулировались еще одним самолетом, с борта которого также велось наблюдение за ходом гонок.

Главный судья гонок, не оставшийся, как это обычно бывает, на месте старта, а сопровождавший гонщиков на сильной машине,

все время поддерживал связь с самолетами, путем специально выработанной сигнализации.

Москвичи, присутствовавшие на ипподроме во время мотогонок 11 июня, тепло встретили прошедших колонной по кругу гостей— ростовских гонщиков и наградили их дружными приветственными аплодисментами.

Мих.

Мотосоревнования без соревнующихся

30 мая по инициативе оргбюро челябинского авто-мото клуба были проведены шоссейные мотосоревнования на 80 км.

Результаты этих соревнований оказались весьма плачевными, так как в них приняли участие всего четыре человека, двое из которых, в довершение всего, быстро сошли с дистанции вследствие технических неисправностей в машинах.

Провал соревнований объясняется тем, что в Челябинске вследствие отсутствия клуба авто-мотоспорт предоставлен самотеку, а имеющиеся авто-мотоспортсмены не объединены, и с ними не ведется никакой учебно-воспитательной и тренировочной работы. При таких условиях организация авто-мотогонок, естественно, представляла значительные трудности.

Устроители соревнований допустили грубые нарушения основных требований, предъявляемых к организации такого рода гонок:

а) тренировка участников была недостаточна; даже победитель соревнования гон-

щик Мартынов был допущен к соревнованию без участия в тренировках и без предварительного ознакомления с дорогой;

б) предполагаемые участники соревнований были допущены к тренировкам без медицинского осмотра;

в) среди участников соревнований были лица, не имеющие прав на управление машинами;

г) на участке дороги, отведенной для гонок, отсутствовали предупредительные знаки особо опасных мест (поворотов, мостов, неровностей дороги);

д) для зрителей не было отведено определенного места, вследствие чего на старте-финише образовалась недопустимая толкучка;

е) отсутствовала необходимая четкость, и соревнования были начаты с более чем часовой опозданием.

Ю. Черемосный

Челябинск.