



М а р т 1 9 6 0

№ 3

За рулём



В этом номере:

ШТАБ АВТОМОТОСПОРТА

ПЛОДЫ ТРУДА
ЗИНАИДЫ АНДРЕЕВСКОЙ

СХВАТКИ НА ЛЕДЯНОЙ
ГЛАДИ

ПРЯМОЙ РАЗГОВОР

ЧЕМПИОНКА СТРАНЫ

«МОСКВИЧИ» НА ДОРОГАХ
США

ПРАВИЛА ДЛЯ ВСЕХ

НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ
МИКРОЛИТРАЖКИ

НОВИЧОК НА МОТОЦИКЛЕ

ДАЧА НА ОЗЕРЕ

МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ —
В ТВОИХ РУКАХ

СЕКРЕТЫ СКОЛЬЖЕНИЯ
ПО ВОДЕ

РАССКАЗ О ДЕВУШКЕ
ЗА РУЛЕМ

ПИСЬМО ПОЛЬСКОГО ДРУГА

СПОРТ И ТЕХНИКА
ЗА РУБЕЖОМ

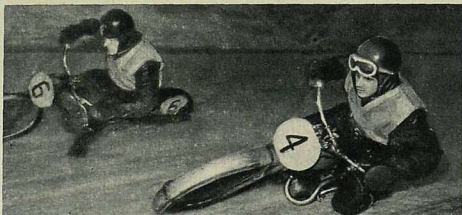
На первой странице
обложки: чемпионка СССР
1959 года по мотокроссу ма-
стер спорта Надежда Шарапо-
ва на тренировке.

Фото Е. Тиханова.



В Москве состоялся учредительный пленум Федерации автоспорта СССР. На сцене: член президиума ЦК ДОСААФ Б. Ф. Трамм выступает на пленуме с докладом.

Фото Е. Тиханова.



На Большой спортивной арене Центрального стадиона имени В. И. Ленина в Лужниках 21 января началось первенство страны по мотогономкам на льду. Впервые звание чемпиона разыгрывалось и в кубатуре до 175 см. На переднем плане — спортсмен «Буревестника» В. Морозов, занявший второе место в этом классе мотоцицлов (см. стр. 8).

Фото Преображенского.

Более чем в тридцать стран, в том числе в Соединенные Штаты Америки, экспортируются Советские мотоциклы, моторолеры, грузовые и легковые автомобили (см. статью на стр. 13—14). На с. и м. к. «Волга» на улицах Лондона.



ФЕДЕРАЦИЯ СОЗДАНА!

На учредительном пленуме Федерации автомоторспорта СССР

111 делегатов, представлявших самые широкие круги спортивной общественности — начиная от добровольных спортивных обществ и ведомств, которые культивируют автоспорт, и кончая многочисленными первичными организациями и автомоторклубами ДОСААФ, — собрались в конце января на учредительном пленуме для того, чтобы создать впервые в нашей стране Федерацию автомоторспорта СССР.

Задача эта назрела давно. III пленум ЦК ДОСААФ указал на необходимость коренного улучшения спортивной работы, как на одну из важнейших задач ДОСААФ с тем, чтобы к V съезду ДОСААФ ликвидировать оставшиеся автомобильного и мотоциклетного спорта. Создание федерации должно, безусловно, способствовать ликвидации этого отставания.

В зале заседаний и кулуарах Дома культуры ВДНХ, где проходил учредительный пленум, можно было увидеть в эти дни весь цвет нашего автомоторспорта — мастеров и тренеров, судей и активистов, съехавшихся почти со всех уголков Советского Союза. Мелькают знакомые лица чемпионов страны — Н. Севостьянова и И. Озольной, Б. Динерштейна и Д. Борисова, Б. Ковалева и А. Тышке; рекордсмены страны и мира — заслуженные мастера спорта Л. Лорента и А. Новикова.

С большим докладом «О развитии автомоторспорта в стране и задачах по его дальнейшему развитию» выступил член президиума ЦК ДОСААФ Б. Ф. ТРАММ. Изложив итоги спортивного сезона, докладчик подробно обрисовал нынешнее положение дел в автомоторспорте, которое нельзя признать удовлетворительным. Хотя за последние годы автомоторклубы и первичные организации ДОСААФ добились некоторого улучшения работы по спорту, общее его состояние оставляет желать лучшего. Автоспорт еще не стал подлинно массовым, автомоторклубы и ДСО еще плохо помогают первичным организациям и инициативным коллективам, мало используют ипподромы, гаражи и ледяные дорожки для организации интересных соревнований, почти не проводят простейших соревнований с откры-

тым стартом для спортсменов, имеющих собственные машины.

Неудовлетворительно и состояние спортивной мотоциклетной техники. Хотя за последние времена и создано несколько хороших конструкций (ИЖ-240, К-175, «Ява-ЦКБ»), существующая спортивная техника отстает от насущных требований спортсменов и не обеспечивает достижение высоких спортивных результатов. Наши машины, как правило, менее динамичны, чем импортные зарубежные, они не превосходят их по весу, но отстают по мощности. Во многом это объясняется, по мнению докладчика, тем, что мотоциклетные заводы идут по линии приспособления стандартных конструкций к нуждам завода, не создавая подлинно прогрессивных оригинальных конструкций. В этой связи докладчик остворения.

— Спортивная общественность, — заявил он, — не может мириться с тем, что ЦКБЗ отвлечается посторонними делами».

Б. Ф. Трамм подверг также резкой критике руководителей шинной промышленности, которые, как он заявил, беспечно относятся к запросам спортсменов, не прислушиваются к голосу общественности.

Говоря о развитии автомобильного спорта, докладчик подчеркнул необходимость внедрения несложных, но как гоночных автомобилей (особенно «Юниор» и III формулы) и привлечения к работе автоклубов многочисленных владельцев автомобилей, помогаю им в организации ремонта и обслуживания, снабжении запасными частями и т. д. Нарядом с популярными и поощряя организацию соревнований типа ралли на собственных автомобилях, мотоциклах и мотороллерах.

Короткий, но содержательный доклад об основах работы федерации сделал на учредительном пленуме член президиума ЦК ДОСААФ Н. В. СТРАХОВ.

Будь самого широкого привлечения молодежи, колхозников и рабочих к занятиям техническими видами спорта, — заявил докладчик, — у нас в СССР, как ни в какой другой стране, имеются неограниченные возможности и прочная основа в виде широкого развития политехнического образования в школах, в системе высшего и среднего образования и пр. Задача состоит в том, чтобы объединить все силы общественности, систематически и настойчиво создавая материально-техническую базу, добиться массового развития автомоторспорта, значительного увеличения количества разрядников и повышения их спортивного мастерства.

По обобщ. докладом на пленуме развернулись оживленные прения. Их открыл представитель Армянской ССР, тренер Ереванского автомоторклуба А. МУРАДЬЯН. Подвергнув критике работу Центрального автомоторклуба СССР, который, мало помогает местным автомоторклубам развивать спорт, т. Мурадьян поднял важный вопрос о нынешнем лице многих автомоторклубов на местах.

— Клуб должен быть клубом, — заявил он, — и по-настоящему заниматься спортивной работой,

Эту мысль поддержал также и пред-

ставитель Азербайджанской ССР, судья республиканской категории А. АГАБЕ-ЛЮВ.

— У нас в республиканском комитете ДОСААФ некоторые руководители не любят спорт, они считают его, а занимаются лишь подготовкой водителей, — говорит он. В частности, т. Агабелов резко критиковал председателя республиканского комитета ДОСААФ т. Джавадова.

Судья всесоюзной категории Г. ЧЕРКАСКИН выразил неудовлетворенность содержанием основного доклада, в котором, по его мнению, недостаточно глубоко и самkritично были вскрыты основные причины отставания автомоторспорта и «слажены острые углы». К такой оценке присоединились также Г. АФРЕМОВ (Московский АИ), главный тренер спортивного клуба Ленинградского военного округа С. СЕРГЕЕВ, судья всесоюзной категории И. ВЛАДИМИРОВА. Однако никто из этих товарищей не подчеркнул свои критические высказывания конкретными и деловыми предложениями. На первом этапе не казалось, что это и сделает Г. АФРЕМОВ, который намечал некие два пути в развитии автомоторспорта, заявив, что «третьего не дано». Однако дальнейшие прения показали, что выдвинутая им «альтернатива» отнюдь не является бесспорной.

Председатель автомобильно-спортивной секции Московского завода малолитражных автомобилей Р. ЧЕРТОВ рассказал собравшимся о большой и плодотворной работе, проводимой на заводе коллективами ДОСААФ и «Труда». Автомобильно-спортивная секция насчитывает эдакого «букета» спортивных соревнований, том числе чемпионаты страны. Представитель МЗМА выдвинул очень важное предложение о том, чтобы строительство гоночных и спортивных автомобилей включалось в планы внедрения новой техники, которые разрабатываются и осуществляются ежегодно на автомобильных заводах и предприятиях. Это существование и поспособствовало бы решению задачи создания материальной базы для развития автомобильного спорта.

Другой представитель промышленности — начальник и главный конструктор ЦКБЗ В. РОГОЖИН рассказал собравшимся о развитии нашего автоспорта на конференции мотоциклистов и осветил ряд важных вопросов развития конструкций спортивных мотоциклов. Он выдвинул также перед федерацией автоспорта важную проблему стимулирования конструкторов и механиков, которых, по его мнению, следует награждать и отмечать наградами со спортивными, добившимися высоких результатов.

З. ПСАХИС остановился на нуждах автоспортсменов и необходимости развития материально-технической базы этого вида спорта. Сейчас спортсмены-моделисты нередко тратят больше времени на поиски куски алюминия или ли проволочки, нежели на работу по построению модели, сказал он. Между тем моделисты сейчас становятся все больше; трудно назвать школу и Дом пионеров, где не было бы автоспортивного кружка. Это значит, что необходимо наладить централизованное снабжение кружков моделистов всем необходимым. Там, где комитеты ДОСААФ не являются о нуждах моделистов (например, в

* См. «За рулем» № 12 за 1959 год.