



№ 5 МАЙ  
1957

За рулем

Китайская Народная республика.  
Чаньчуньский автомобильный завод.

На снимке: готовые к отправке автомашины марки «Цзефай» на заводском дворе.

*Фото Цзи Чжи-Чена  
(агентство Синьхуа).*





Е Ж Е М Е С Я Ч Н Ы Й  
 НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ,  
 СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ.

## ТРУД, МИР, МАЙ

Первое мая — день солидарности трудящихся, боевого смотря революционных сил всего мира — советский народ встречает в обстановке нового небывалого подъема творческой активности масс во всех областях хозяйственной, культурной и общественной жизни страны.

Нынешний год является годом 40-летия Великой Октябрьской социалистической революции. Это наложило свой особый отпечаток и на майский праздник, придало ему особую торжественность.

За 40 лет Советской власти наша страна под руководством Коммунистической партии совершила гигантский скачок от отсталости к прогрессу. В невиданно короткий исторический срок народ-творец, народ-созидатель проделал огромную работу по социалистическому преобразованию страны — осуществил социалистическую индустриализацию, коллективизацию сельского хозяйства, культурную революцию, ликвидацию эксплуататорских классов, построение первого в мире социалистического общества. В ходе Великой Отечественной войны советский народ-воин с честью отстоял завоевания Октябрьской революции, одержав всемирно-историческую победу над немецким фашизмом.

Самоотверженный труд миллионов простых советских людей, умело организованный и направленный партией и правительством, позволил к 1957 году увеличить выпуск промышленной продукции в 30 раз по сравнению с дореволюционным временем; при этом тяжелая индустрия, основа основ развития всей социалистической экономики, выросла более чем в 50 раз.

Непрерывный рост промышленного производства явился базой коренного преобразования сельского хозяйства на социалистических началах. Только в 1956 году труженики села получили 248 тысяч тракторов (в 15-кратном исчислении), 114 тысяч грузовых автомобилей и 56 тысяч зерновых комбайнов. Труд колхозников ныне стал значительно более производительным. В результате применения на полях современных сельскохозяйственных машин, широкого внедрения в колхозное и совхозное производство достижений науки и передового опыта, освоения многих миллионов гектаров целинных и залежных земель в 1956 году валовой сбор зерна увеличился на 20% по сравнению с 1955 годом и сделан крупный шаг вперед в развитии животноводства.

Величественны планы, намеченные XX съездом КПСС. Ныне перед тружениками социалистического общества стоит задача создания материально-технической базы коммунизма, задача в исторически короткий срок догнать и перегнать наиболее развитые страны капитализма по производству продукции на душу населения.

Вся грандиозная программа созидания в Советском Союзе направлена на улучшение материального положения и повышение культурного уровня трудящихся, удовлетворение непрерывно растущих материальных и духовных запросов человека.

Важное решение, направленное на дальнейшее улучшение организации управления народным хозяйством, в частности промышленностью и строительством, приняла VII сессия Верховного Совета СССР. Новая структура управления этими отраслями, намеченная сессией, заложила прочную основу для комплексного развития экономических районов страны; она позволит улучшить использование местных ресурсов и

вовлечь трудящихся в активную деятельность по управлению предприятиями, отраслями промышленности и всем народным хозяйством.

На неустанную заботу партии и правительства о процветании Родины наш народ отвечает патриотическими делами, направленными на укрепление экономической и оборонной мощи социалистического государства. Ярким свидетельством этого является новая волна социалистического соревнования в честь 40-й годовщины Октября.

Занятый творческим, созидательным трудом советский народ горячо одобряет политику мира и мирного сосуществования в международных отношениях. Выражая волю народа, Советское правительство выступает за ликвидацию военных баз, расположенных на чужих территориях, за сокращение численности вооруженных сил и военных расходов, за немедленное запрещение ядерного оружия, прекращение его производства и испытаний. К сожалению, предложения Советского Союза не встречают поддержки правящих кругов ряда капиталистических стран. Империалисты не хотят лишиться одной из самых доходных своих статей — прибылей, получаемых от поставок вооружений, поэтому они усиленно готовят новую войну. Советский народ не может не учитывать этих стремлений агрессивных империалистических сил и не заботиться об укреплении обороноспособности страны, о надежной защите великих завоеваний Октябрьской социалистической революции. Вместе со всеми советскими людьми большой вклад в укрепление оборонной мощи вносят члены многомиллионного Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту.

В своей последовательной борьбе за мир Советский Союз не одинок. Он опирается на помощь и поддержку всего социалистического лагеря, его стремление к этой благородной цели находит активную поддержку трудящихся всех стран.

Враги рабочего класса, враги последовательно проводимой Советским Союзом политики мирного сосуществования не жалеют сил и средств, чтобы подорвать единство социалистического лагеря, ослабить единство коммунистического движения. Однако тщетны надежды и планы империалистической реакции. За последнее время еще больше укрепилось единство стран социалистического лагеря, на новую более высокую ступень поднялось рабочее и демократическое движение.

С каждым годом расширяются международные, интернациональные связи советских людей. Несмотря на противодействие правящих кругов некоторых капиталистических стран, увеличивается обмен между СССР и другими странами в области экономики, науки и техники, культуры и спорта. Огромный размах получила подготовка к проводимым в Москве Всемирному фестивалю молодежи и молодежным спортивным играм, в которых дали согласие принять участие представители многих стран. Значительно расширяются в этом сезоне по сравнению с прошлыми годами международные связи советских спортсменов-мотоциклистов. Советские гонщики выедут для участия в соревнованиях в ГДР, Чехословакию, Польшу, Финляндию и примут у себя спортсменов ряда социалистических и капиталистических стран.

Животворные идеи пролетарского интернационализма, единства трудящихся всех наций, дружба народов — непобедимы!



**В. НИКИТИН,**

шофер 2-й автобазы Главмосавтотранса

ДВАДЦАТЬ три часа полета — и самолет ИЛ-12 приземлился на Пекинском аэродроме. Еще совсем недавно мы видели скованный льдами Байкал, а сейчас над головой — весеннее солнце, вокруг — зелень, цветущая сирень.

Мы — это делегация профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, приглашенная на Всекитайский слет передовиков предприятий Министерства коммуникаций. Нас очень радушно встретили представители Национального комитета профсоюза работников автомобильного транспорта Китая во главе с товарищем Ан Ли-фу, передовые шоферы, ремонтные рабочие, дорожники. С первых же минут пребывания в Китае мы почувствовали себя среди настоящих друзей. Между нами и китайскими товарищами установились искренние, теплые отношения.

После непродолжительной беседы в здании аэропорта мы на автомобилях направились в город. С каждым из нас — китайские товарищи по профессии; моими спутниками были шоферы.

Позднее я услышал в Китае поговорку: у корреспондента длинные уши, а у шофера широкие глаза. Пожалуй, этой поговорке нельзя отказать в справедливости. Действительно, мне хотелось увидеть буквально все, и, конечно, мое внимание главным образом привлекло то, что так или иначе связано с моей профессией.

Мы ехали по ровному асфальтированному шоссе, на котором не было обычных для наших дорог километровых

столбов и дорожных знаков. Проезжая часть и обочины удивляли своей чистотой: ни клочка бумаги, ни окурка, ни пустой спичечной коробки. Я предложил шоферу автомобиля папиросу. Он вежливо поблагодарил и через переводчика пояснил, что по существующим в Китае правилам водителю любого вида транспорта курить во время движения не разрешается.

От аэродрома до центра Пекина 15—20 минут езды. Навстречу нам двигался поток автомобилей. Среди них было очень мало грузовиков. Бросалась в глаза исключительная разномарочность как грузовиков, так и легковых машин. Возле гостиницы «Пекин» я насчитал более 20 марок легковых автомобилей, главным образом американских. Такой «пестрый» парк достался китайским автотранспортникам в наследство еще от чанкайшистского режима. При взгляде на эту коллекцию невольно возникала мысль о сложности технического обслуживания и ремонта автомобилей. И, действительно, как только в беседе мы коснулись данного вопроса, китайские товарищи посоветовали на вызванные этим неудобства и трудности. «Пока приходится мириться, — видимо, от себя добавил переводчик, — но недалек тот день, когда наша промышленность начнет массовый выпуск автомобилей. Приезжайте через 3—4 года, и вы увидите на улицах Пекина много отечественных машин».

Я как водитель не мог не заметить высокую культуру уличного движения в столице Китайской Народной Республики, развитое чувство профессиональ-

ного товарищества у шоферов. Для беспрепятственного обгона, например, достаточно подать сигнал и убедиться в том, что шофер обгоняемого автомобиля его принял (подтверждением этого служит ответный сигнал или соответствующий жест рукой). На нерегулируемых перекрестках шоферы нередко останавливаются, уступая друг другу право проезда.

На основных магистралях города движение регулируется светофорами или работниками ОРУД. Нередко регулировщик имеет рупор, пользуясь которым, он управляет движением, умело и тактично указывая водителям на допущенные ими ошибки. Например, на одном из перекрестков перед запрещающим сигналом светофора шофер поставил автомобиль не в своем ряду. И немедленно последовало краткое внушение регулировщика, после чего нарушителю было приказано задержаться для индивидуального разговора. Вряд ли можно оспаривать положительное значение такого способа предупреждения аварий и несчастных случаев.

Работникам регулирования движения довольно активно помогают пешеходы и велосипедисты. Если кто-либо из них заметит осложнение в уличном движении, он по своей инициативе становится в позу регулировщика и с помощью общепринятых жестов в соответствии с правилами либо пропускает, либо останавливает тот или иной транспорт. По неписанным законам доброй воли водители трамвая, шоферы, велосипедисты и пешеходы беспрекословно подчиняются

указаниям самодеятельного регулировщика.

На улицах столицы Китая — много новостроек: жилых домов, театров, клубов, школ, больниц, промышленных предприятий. Меня, как шофера, работающего на централизованных перевозках строительных грузов, особенно привлекала аккуратность в работе, бережное отношение китайцев к транспортируемым материалам. Ни на одной из многочисленныхстроек мы не видели беспорядочно сваленного или разбросанного кирпича, рассыпанного цемента, помятых или погнутых труб. Многие тысячи штук кирпича уложены в штабели так, что если вынуть один из них, то это сразу будет заметно. Даже гравий и песок сразу же после разгрузки сгребаются в одинаковые по форме кучи, и, глядя на них, кажется, что здесь каждый камешек и горсть песка на учете. И так обстоит дело повсюду. А масштабы строительства огромны. Достаточно сказать, что за 7 лет существования Китайской Народной Республики в Пекине введено в эксплуатацию жилой площади и построено культурно-бытовых зданий больше, чем за все годы чанкайшистского режима.

Новое отличается от старого резко и выгодно. В старом городе, если не считать отдельных сооружений, представляющих собой архитектурную ценность, — масса малоэтажных домов; сжатые ими улицы и переулки тесны, трамваи здесь движутся по узкой колее. Сегодняшний Пекин — это огромные здания современного типа, большая часть их имеет крыши, выполненные в национальном стиле — из черепицы с приподнятыми краями. Прямые улицы и переулки просторны, ласкают взор автомобилиста асфальтовой гладью. Но одна общая черта присуща всему городу — повсеместная чистота, ревностно поддерживаемая как уборщиками, так и жителями столицы.

Небезынтересно отметить, что шоферы автомобилей, предназначенных для уборки и поливки улиц, работают с марлевыми повязками на лице. Как нам объяснили, эти повязки служат защитным средством от пыли. Впоследствии мы увидели, что такие повязки носят также и в тех случаях, например, когда человек чувствует себя недостаточно здоровым и считает необходимым оградить других людей от опасности заболевания. Это только один из многих штрихов, который характеризует новый социалистический быт народа. С первого до последнего дня пребывания в Китае нас постоянно восхищали проявления высокой сознательности, всепокоряющего трудолюбия, целеустремленности, организованности китайских трудящихся.

Наступил день открытия слета передовиков производства. Каждый из нас, выступая с докладами на соответствующих секциях, дополнял свои выступления практическим показом методов и приемов труда. После докладов китайские товарищи организовывали собеседования, на которых еще раз обсуждали наиболее важные, с их точки зрения, вопросы, и только тогда просили начинать практический показ. С этой целью мы побывали в автохозяйствах Пекина, Тяньцзина, Шанхая, Ханчжоу.

Живой интерес у наших друзей вызвали некоторые приемы вождения автомобиля, применяемые передовыми советскими шоферами. В Пекине и его пригородах, для которых характерны ровные, без подъемов и спусков, дороги с усовершенствованным покрытием, мы показали способы трогания с места порожних и груженых автомобилей и автопоездов, приемы разгона и использования наката, переключения передач, маневрирования автопоездом.

Большой успех имел метод бесшумного переключения передач без выключения сцепления. В нашей стране его применяют, как правило, очень опытные водители. Бесшумность переключения достигается упорной тренировкой, тщательной отработкой каждого движения. И надо отдать должное китайским шоферам, большинство их благодаря исключительной настойчивости и старательности быстро овладело новым для них методом.

Шоферы, первыми освоившие приемы бесшумного переключения передач, тут же стремились поделиться своими навыками с товарищами по профессии. Такое отношение к передовому опыту мы наблюдали неоднократно. Китайские товарищи старались сразу как можно шире распространить и немедленно внедрить в практику все то, что они считают полезным и прогрессивным.

В каждом городе, где бы мы ни находились, нам была предоставлена полная возможность ознакомиться с автомобильными хозяйствами, с условиями труда и быта работников автотранспорта. Очень благоприятное впечатление произвели на нас автобусные и грузовые парки. Отличные стоянки автомобилей, просторные, светлые, с хорошей вентиляцией производственные помещения, прекрасно оборудованные санитарно-бытовые узлы — все это обеспечивает высокую производительность труда.

Наша делегация участвовала также в работе Всекитайского слета передовиков производства всех отраслей народного хозяйства. Перед открытием этого слета мы в числе членов других профсоюзных делегаций социалистических стран были приняты руководителями Коммунистической партии Китая и правительства Китайской Народной Республики. С нами беседовали товарищи Мао Цзэ-дун, Лю Шао-ци и Чжоу Энь-лай.

...Возвратившись из Китая, мы завязали переписку с китайскими друзьями. Нас радует, что их успехи растут с каждым днем. В июле прошлого года вступил в строй первенец китайского автомобилестроения — автомобильный завод в Чань-Чуне. С его конвейера ежедневно сходят отечественные автомобили «Цзефан» («Освобождение»). Китайские товарищи пишут, что всеобщее признание получил у них советский опыт вождения автопоездов. Применяя его на практике, они значительно повысили производительность труда. Сейчас автомобилисты Китая борются за лучшее использование автомобилей, экономию средств, за высокую культуру производства. И мы горячо желаем нашим трудолюбивым друзьям сделать свой автомобильный транспорт образцовой отраслью народного хозяйства своей великой страны.



## „ВСЯ ВЛАСТЬ — СОВЕТАМ!“

После Февральской революции, когда было свергнуто царское самодержавие, в России создано двоевластие. Наряду с Временным правительством существовал Петроградский Совет.

В эти дни боевого 1917 года в стране происходило единение солдат и рабочих. Вместе со всей революционно настроенной солдатской массой решительно поддерживали большевистские Советы и солдаты немногочисленных в то время автобронечастей. В газете «Правда» от 31 марта (13 апреля) 1917 года приводилась следующая резолюция одного из солдатских собраний:

«Мы, солдаты мастерских бронированного автомобильного дивизиона, выражаем вам, рабочим, свое полное доверие, считаем своим долгом заявить: никакие происки темных сил не могут посеять раздор между вами и нами, спаянными навеки святой кровью, пролитой во имя свободы.

Мы заявляем: нет рабочих и солдат, есть единая непобедимая армия, которая клянется умереть в великой борьбе за свободу, счастье и равенство всех народов, населяющих землю».

15 (28) апреля 1917 года Владимир Ильич Ленин выступил на митинге солдат бронированного дивизиона в Михайловском манеже. Через три дня об этом митинге был напечатан отчет в № 2 газеты «Солдатская правда».

«В своей речи, — писала газета, — Ленин говорил, что поддерживать и помогать необходимо не Временному правительству, а единственно законному правительству — Совету Раб. и Солд. деп., которое одно выражает интересы народа. Эта речь была сказана с такой силой, дышала такой правдой, что собрание после окончания долго не могло успокоиться и тов. солдаты подняли тов. Ленина на руки...».

Призыв большевиков — никакой поддержки Временному правительству! — нашел живейших отклик. В № 4 от 4 мая (21 апреля) 1917 года «Солдатская правда» напечатала постановление собрания солдат шестой тыловой автомобильной мастерской Северного фронта, в котором сказано, что собрание «отказывает в каком-либо доверии Временному правительству, собрание доверяет только Совету Рабочих и Солдатских депутатов, которому должна перейти вся власть...».

Собрание приветствует тов. Ленина, газету «Правду», «Солдатскую правду» и постановляет бойкотировать буржуазные газеты...».

Так большевики, великий Ленин спланировали трудовой народ России, готовили его к решающей октябрьской схватке.



# ДЕНЬ

# В ПЯТИГОРСКОМ АМК

Решением президиума ЦК ДОСААФ СССР Пятигорский автотоклуб первым среди автотоклубов страны был удостоен высшей награды Общества — знака «За активную работу».

Вот уже на протяжении ряда лет клуб проводит большую работу по подготовке водителей. В самом Пятигорске, а также в Минеральных водах и Черкесске, где

работают филиалы клуба, на предприятиях и в учебных заведениях при первичных организациях ДОСААФ создана сеть кружков по изучению автомотодела. Работники клуба оказывают им повседневную квалифицированную помощь.

Большое внимание уделяется также в автотоклубе подготовке и воспитанию спортсменов-мотоциклистов.



Начальник АМК Я. Демин (слева) и тренер Н. Исаев.

Придя на службу, начальник автотоклуба Демин и тренер Исаев обратили внимание на небольшой листок, положенный кем-то на стол. Это был оригинально выполненный карандашный набросок, изображавший спортсмена, увенчанного лавровым венком, на фоне валяющихся в хаотическом беспорядке полуразобранных мотоциклов.

— Уж не вы ли это, Николай Васильевич! — всматриваясь в листок, засмеялся Демин.

— Да нет, по-моему, этот камешек в ваш огород, — не согласился Исаев.

Разумеется, если заглянуть в гараж или в мастерскую, то ничего подобного изображенному на рисунке не увидишь: руководство АМК отнюдь не

В клубе пять спортивных команд. Их тренирует перворазрядник Н. Исаев. Как обычно, он намечает для тренировки сложную трассу: ведь скоро пятигорцам предстоит участвовать в краевых трехдневных соревнованиях, затем они должны защищать честь края в розыгрыше первенства РСФСР по кроссу; их ожидает также встреча с сильнейшими гонщиками страны на всесоюзных многодневных соревнованиях.

— Хотим достойно встретить сороковую годовщину Октября — таково общее мнение спортсменов, — говорит Н. Исаев. — Но, конечно, к этому стремятся и другие автотоклубы, поэтому готовимся к острой борьбе.

Старт дается на Комсомольской по-



— Попробую, — говорит Н. Пашенко В. Платонову... и, разогнавшись, с хода берет трамплин.

почивает на лаврах. Но гонщик Э. Смалько — автор дружеского шаржа — счел не лишним напомнить о том, что спортивное лето не за горами и к нему нужно усиленно готовиться.

...С самого утра небольшой двор клуба оглашается гулом двигателей: будущие шоферы осторожно выводят автомобили на улицу; колонной, один за другим едут на тренировку мотоциклисты.



У бухгалтера Г. Пальцевой свои заботы...



На Комсомольской поляне.



Студенты Пятигорского фармацевтического института, спортсмены-мотоциклисты II разряда Э. Смалько, Г. Котляров, Т. Сухорукова и В. Рассказова.



— Немного великоваты...



Т. Сухорукова готовится к тренировке.

ляне у подножия Машука. Склоны горы сейчас безлюдны, и только группа спортсменов, собравшихся около тренера, чтобы получить от него напутственный совет, оживляет немую красоту пейзажа.

В этой группе — люди различных специальностей. Чемпион зоны по ип-

подрому Д. Пилецкий — бурильщик, перворазрядник Н. Пащенко — шофер, участник многодневных соревнований на первенство СССР И. Ельников — электромонтер.

А в клубе в это время жизнь идет своим чередом.

Бухгалтера Г. Пальцеву застаем в тот момент, когда она приводит в порядок дела. Сейчас она улыбается, но ей часто бывает грустно: с завистью смотрит Галина вслед мотоциклистам, когда они уезжают на тренировку. Ведь Пальцева сама спортсменка, но заниматься, к сожалению, ей не на чем. Количественное соотношение спортсменов и мотоциклов в АМК приблизительно 2:1, «не в нашу пользу», как говорят в клубе. А желающих стать спортсменами с каждым месяцем становится все больше. Вот один из характерных примеров.

Еще недавно в Пятигорском фармацевтическом институте не было мотоциклистов, а сейчас их — десятки. В этом немалая заслуга студентов IV курса Г. Котлярова и Э. Смалько. Став членами АМК, они не только наладили у себя в институте учебу мотоциклистов, но и взялись шефствовать над двумя школами города.

После занятий в институте они сменяют медицинские халаты на спортивные костюмы.

Для самой маленькой из них — Татьяны Сухоруковой, спортсменки второго разряда, это — нелегкая проблема. Но она несомненно решит ее, так как известно, что даже машину Таня нередко готовит без помощи тренера.

...Около учебного класса столпилось человек десять курсантов-выпускников,

ждущих «своей очереди». А в классе комиссия принимает экзамены по правилам движения.

Многие курсанты получают хорошие и отличные оценки, хотя представители ГАИ настроены отнюдь не либерально. Эту группу курсантов вела преподаватель Ирина Петровна Берлин. Авторитет ее в АМК велик: за двадцать три года работы она подготовила тысячи водителей.

Близится к концу один из будничных дней работы автомото клуба. Приняв экзамены, уехали представители ГАИ. Веселой ватагой отправились за ворота курсанты, ставшие теперь шоферами.

Возвратились с тренировки и мотоциклисты. Отсутствуют лишь двое: они, как видите, не спешат домой. Впрочем, в клубе это никого не удивляет — недаром к инструктору В. Платонову и студентке фармацевтического института В. Рассказовой все чаще обращаются с вопросом:

— Когда же на свадьбу пригласите?

А за городом воздух чист и свеж. В темнеющем небе еле заметно плывут легкие облака. Тонут в голубоватой дымке скалистые очертания Змейки и Бештау. Теплый вечер медленно спускается с гор...

Текст и фото Н. Боброва.



Курсанты консультируются у Ирины Петровны Берлин,



На экзамене по правилам движения.

Приятно отдохнуть на склоне Машука...





Евгений Косматов.

**ПРОИГРАВ-  
ШИЕ  
ПОБЕДИТЕЛИ**

Рано утром 27 июля прошлого года в район Юкки, что под Ленинградом, собрались гонщики, судьи и многочисленные болельщики мотоциклетного спорта. Здесь должен был состояться второй этап комплексных международных товарищеских соревнований — мотокросс.

По результатам шоссейно-кольцевых гонок, составлявших первый этап встречи, пока лидировала сборная команда Советского Союза, которая оторвалась от спортсменов Эстонской ССР на два очка и чехословацких гонщиков на пять. Что покажет кросс?

Первые четыре заезда изменили картину. Вперед резко вырвались чехи, набравшие еще двадцать очков. Несколько продвинулись и эстонцы. А тут еще хлынул дождь. Трасса размокла. Лишь ценой огромного напряжения В. Кулакова и В. Пылаева, выступавших на тяжелых машинах, сборная команда СССР сумела остаться в числе лидеров.

Но все же она проигрывала зарубежным гонщикам одно очко, одно дорогое очко, от которого зависела победа во всем комплексном состязании! И можно представить себе, что испытывали советские спортсмены, заслуженный мастер спорта Евгений Косматов и его колясочник мастер спорта Иван Хохлов, когда выкатывали свою машину на старт последнего заезда. На трехколесные мотоциклы возлагалась теперь вся надежда.

И вот они выстраиваются на стартовой площадке. Рев двигателей сливается в мощный гул.

— Марш! — отмашка судьи-стартера, и борьба началась.

На первых порах вперед вырываются эстонцы — Э. Валла с колясочником Э. Луйгом. Но на крутом спуске к болоту прибалтийские спортсмены чуть замешкались, и тотчас их обошли мотоциклисты, на шлемах которых четко выделялись буквы: «СССР». Это Косматов и Хохлов. Внимание всех присутствующих приковывается к их машине, имеющей гоночный номер «79». Зрители уже знакомы с этими мастерами скоростной езды. Несколько дней назад, выступая на кольце, Косматов и Хохлов продемонстрировали отличную технику и стали

# Спортивная

Алексей Кафанов

победителями. И на этот раз они возглавили гонку.

Чтобы уложиться в контрольное время, гонщикам нужно было затрачивать на круг не больше двенадцати минут. Но как трудно давался каждый километр! Стоило взглянуть на измазанные машины, на забрызганные комбинезоны спортсменов, увидеть их мокрые, осунувшиеся лица — и становилось понятным, какие, полные драматизма, эпизоды разыгрывались сейчас там, на трассе.

Узкая дорога, петляющая по лесу, взбухла, размытая ливнем. Корни деревьев угрожающе обнажились. Из глубокой колеи не вырваться. А сколько требовалось усилий, чтобы вытащить из грязи и двинуть вперед застрявший мотоцикл!

Все же машина с номером «79» по-прежнему лидирует. На пятом круге, благополучно миновав болотистую низину, советские спортсмены устремились на подъем. Хорошо подготовленный двигатель работает на пределе. Вот мотоцикл взлетел на самый гребень холма и... невдалеке, прямо перед собой в узком проезде между кустами Косматов и Хохлов увидели экипаж китайцев. Казалось бы, столкновение неизбежно. Но Косматов резким рывком завалил руль влево. Не удержавшись, Хохлов отлетел в сторону, и машина, вздыбившись, рухнула на придорожный кустарник.

Зрители, находившиеся на месте старта, начали с беспокойством поглядывать на часы. Пора бы кому-нибудь из гонщиков закончить пятый круг, а их все нет и нет.

Наконец, вдали, едва различимый за дождевой завесой, показался мотоцикл. Ближе, ближе. Чувствуется, что водитель очень спешит. Вот уже можно определить, кто это. «Семьдесят девять», — как вздох облегчения, пронеслось по толпе.

А в лесу произошло следующее. Быстро оправившись от удара, Косматов и Хохлов прежде всего осмотрели машину. Как будто все в порядке, хотя стоит поблагодарить судьбу за столь счастливый исход. Теперь мотоцикл надо вытащить из кустарника. Стиснув зубы, гонщики (в этот момент они скорее походили на грузчиков) поставили его на дорогу. Но как ехать дальше? И китайские спортсмены, видя, что двум коляскам не разминуться, недолго думая, наклонились над своей машиной и опрокинули ее, освободив тем самым трассу. Они поступили так самоотверженно не потому, что уже отчаялись в успехе. Нет, устранив неисправность, они еще продолжали борьбу. Просто китайские товарищи понимали, что для советских спортсменов дорого сейчас каждое мгновение...

Встреченные аплодисментами и радостными криками, Косматов и Хохлов снова продолжают свой тяжелый путь. Правда, этот круг у них отнял почти два-

дцать минут. Но еще не все потеряно. Шестой круг — пятнадцать с половиной минут быстрее, быстрее! Пожалуй, никогда в жизни, сколько Косматов ни принимал участия в кроссах, он не развивал такой, поистине бешеной скорости. Машину кидало из стороны в сторону. Ныла спина; руки, стиснувшие руль, словно налились свинцом. Гонщики соскакивали, помогая мотоциклу брать трудные участки, и снова устремлялись вперед. Теперь они состязались со временем, других противников у них не было.

Быстрее, быстрее. Уже видно темное полотнище с надписью «финиш». Двигатель изнемогает от напряжения. Еще немного — триста метров, двести, сто... Но что это? Высокий человек в черной фуражке выходит на проезжую часть трассы. В руках у него клетчатый флаг. Все — финиш закрыт, контрольное время истекло. Первое место осталось за командой Чехословакии.

Зрители бросились поздравлять чешских спортсменов. Но они, и первым Яромир Чижек, сильнейший гонщик страны, подошли и с уважением долго пожимали руки Косматову и Хохлову.

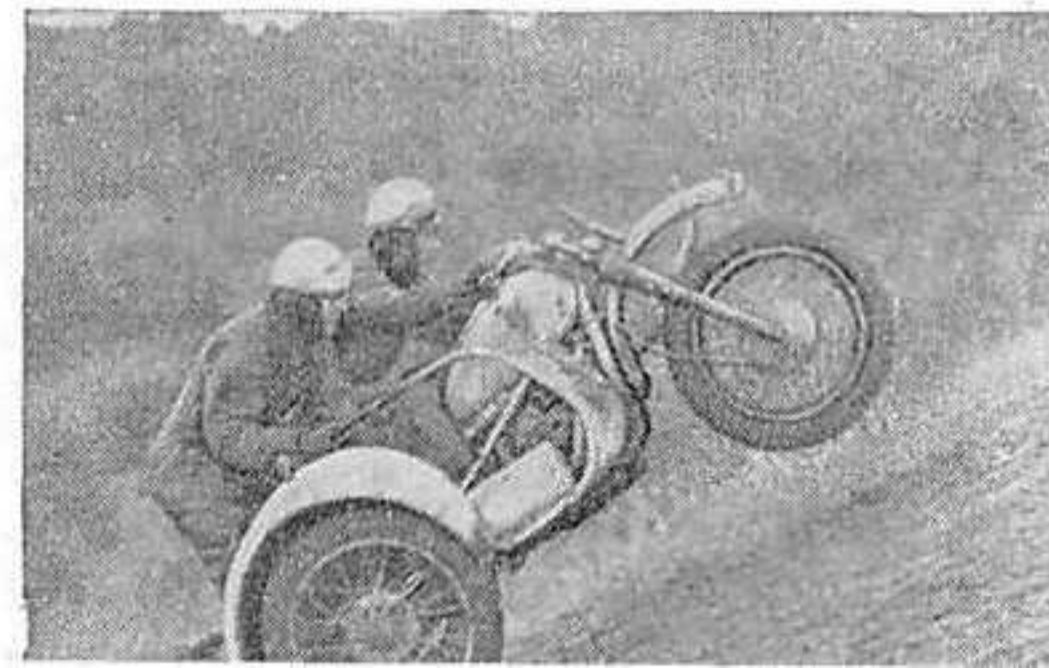
**ЭКИПАЖ  
МАШИНЫ  
БОЕВОЙ**

Они объединились впервые — Косматов и Хохлов — в 1954 году. К тому времени Косматов был уже мастером спорта, трехкратным чемпионом страны по шоссейной гонке. Но и Хохлов считался далеко не новичком в мотоспорте. Колясочник прославленного Александра Кулакова — одно это немало значило! С этим смелым и талантливым гонщиком Иван участвовал в целом ряде соревнований, и еще в 1950 году они выиграли первенство СССР на Таллинском кольце.

Своих «противников» полагается хорошо знать. И, приглядываясь к Хохлову на различных состязаниях, Косматов не раз отмечал про себя, что у такого колясочника многие могут поучиться виртуозной технике и точному расчету.

Невысокого роста — а в те годы он казался даже щуплым, — Иван не производил впечатления сильного человека. Но пожатье его руки запоминалось надолго. Эта крепкая хватка выдавала в нем бывшего тракториста, привыкшего иметь дело с машиной. Пристрастился к мотоциклу Хохлов еще будучи в армии.

...Еще немного — триста метров, двести, сто...





# Дружба

Первый успех ободрил молодого солдата, и вскоре он уже не представлял себе жизни без мотоспорта.

Косматов — ровесник Хохлова, их даже в один и тот же год призвали на военную службу. В армии он по роду службы много ездил на мотоцикле и постепенно привык уверенно водить его в любых условиях.

Как-то в Вильнюсе, где служил Косматов, местные любители мотоспорта организовали шоссейные гонки на первенство города. Среди участников были довольно сильные спортсмены. Евгений, по совету командира, тоже решил попробовать свои силы в этих состязаниях и, к собственному удивлению, занял второе место. С этого, собственно, все и началось. Он, что называется, «заболел» мотоспортом.

От соревнования к соревнованию росло его мастерство, совершенствовалась техника. Наконец, он вошел в число лучших гонщиков страны. Косматову полюбили тяжелые трехколесные мотоциклы, имеющие большое распространение в армии. Вначале он ездил с колясочником М. Зеленовым, а когда тот стал выступать самостоятельно, объединился с Хохловым.

Так составилась их «боевой экипаж». И в первом же крупном состязании они завоевали почетные титулы чемпионов СССР.

Именно здесь, на мотокроссе в 1954 году, Косматов по-настоящему оценил Хохлова — его выдержку и выносливость, его умение «чувствовать» дорогу. Как это ни странно на первый взгляд, но колясочник должен знать особенности трассы даже лучше, чем водитель. Вынужденный по ходу гонки «выбрасываться» на виражах то в одну, то в другую сторону, занимать место за водителем, или ложиться на дно коляски, а то и соскакивать с мотоцикла, чтобы подтолкнуть его, колясочник почти не имеет времени на обдумывание своих действий — надо все выполнять автоматически. А для этого следует чутьем «видеть» дорогу, помнить ее до мельчайших подробностей. Этим умением быстро ориентироваться во время движения, точно реагировать не только на все дорожные «сюрпризы», но и на каждый маневр водителя как раз и отличался Иван Хохлов.

И еще одну черту оценил Косматов, уже в самом характере Ивана, — непреклонную веру в успех, настойчивость в достижении цели.

Эти качества особенно ярко проявились в том же кроссе. Косматов принял в нем участие после долгого перерыва. Когда-то он попал в аварию и из-за перелома ноги не мог выступать в таких тяжелых соревнованиях. Высокое спортивное мастерство помогло ему сразу после старта захватить инициативу и вырваться вперед. Но трасса кросса проходила по сильно пересеченной местности. Лавируя между большими камнями, он сбил подножку мотоцикла. Опоры ли-



Иван Хохлов.

шилась — надо же было так случиться! — именно левая, большая, нога. Темп гонки снизился.

И тут в полной мере показал себя Хохлов. Понимая, что Косматову нелегко, он всячески старался ободрить его. Когда машина увязала, он один вытаскивал ее, оберегая товарища от лишней нагрузки.

На финише они были первыми.

После ленинградских соревнований Косматов и Хохлов опять подтвердили свою славу сильнейших гонщиков страны, выиграв очередное первенство по кроссу.

А через месяц они уже были в Федеративной Республике Германии, где проходили XXXI международные шестидневные соревнования — «мотоциклетная олимпиада», как их называют журналисты.

Знакомясь с трассой, на которой должны были развернуться «бои» с первоклассными мотогогонщиками Европы, Косматов и Хохлов, хотя и представляли себе всю сложность будущих состязаний, однако в уныние не приходили. Конечно, по динамическим качествам отечественные мотоциклы М-72 уступают зарубежным, но на трассе было немало кроссовых участков, на которых они надеялись наверстывать время, потерянное на хороших дорогах.

К сожалению, их замыслам не суждено было осуществиться.

В первый же день соревнований вышла из строя третья передача. Скорость при преодолении подъемов заметно упала. Но советские гонщики мужественно продолжали борьбу. Освоившись с режимом многодневки, они и на неисправном мотоцикле стали строго

укладываться в заданный график. Но вот на пятый день, когда, можно сказать, главные трудности остались позади, лопнул рычаг оси коляски. Худшего нельзя было придумать. Для Косматова и Хохлова соревнования закончились. Люди, выдержавшие тяжелые испытания и полные решимости до конца бороться за победу, на этот раз оказались бессильными что-либо сделать. И тем не менее в Гармиш-Партенкирхене, где проходили соревнования, все знали их имена, а фотографии этих гонщиков обошли многие газеты.

...Было это на четвертый день соревнований, к вечеру. В хорошем темпе Косматов вел свою машину по горной дороге, причудливо извивавшейся между скалистыми откосами. Мимо то и дело проносились автомобили, так как движение транспорта на трассе не прекращалось. Вынырнув из-за поворота, спортсмены увидели на обочине гонщика, лежавшего в неестественной позе. Рядом валялся разбитый мотоцикл. Видимо, войдя в вираж, гонщик не рассчитал скорость, и его вынесло в сторону. Но странно, до советских спортсменов здесь прошло немало участников соревнований, почему же никто из них не остановился, не принял никаких мер? Разумеется, идет упорная борьба, на учете каждая минута. Для некоторых многодневка — это не просто спорт, поединок мужества и мастерства, а жестокий спор конкурирующих фирм, решающих здесь вопрос о будущем сбыте мотопродукции и, следовательно, о прибылях. Стоит ли поэтому обращать внимание на одного человека, попавшего в беду!

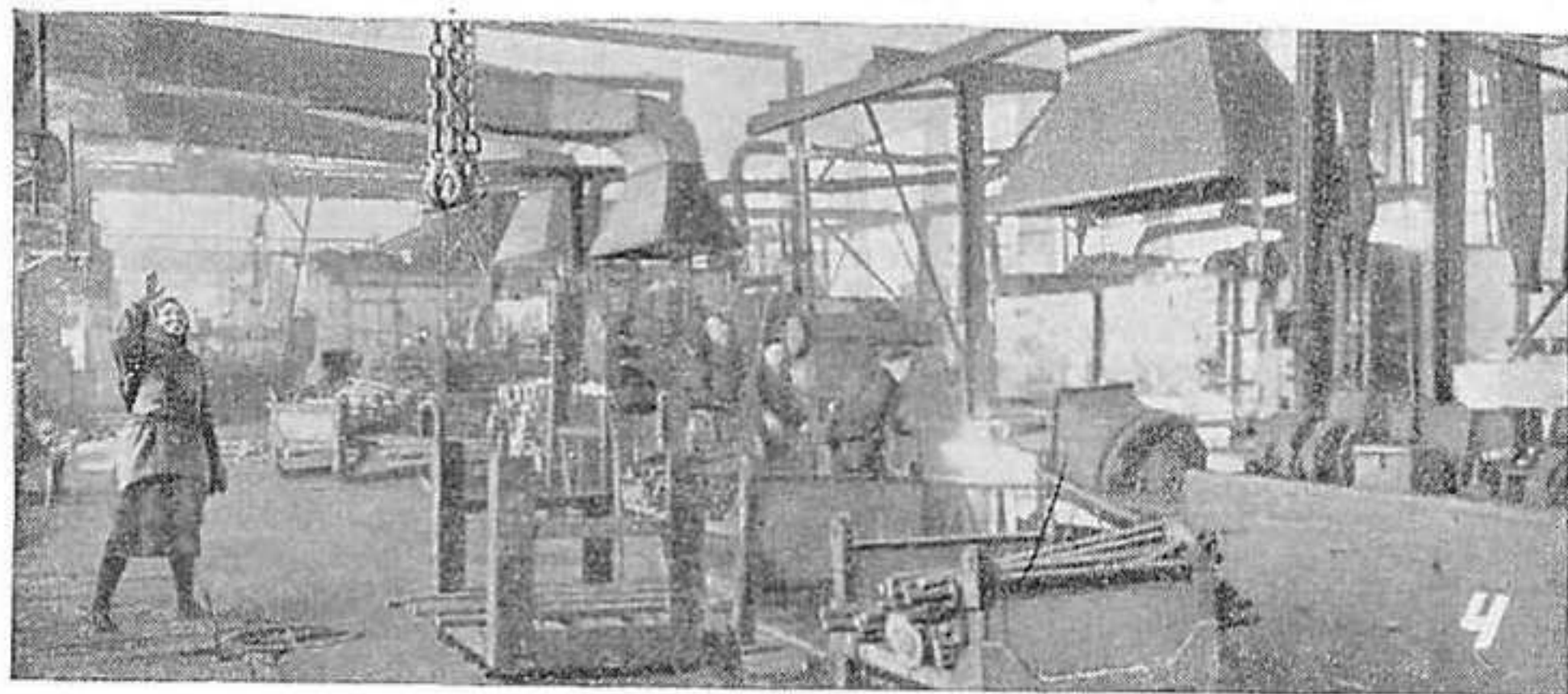
Но советские спортсмены не могли проехать мимо. С хода затормозив, Косматов и Хохлов подбежали к пострадавшему. Судя по шлему, это был швед. Фамилию его удалось узнать потом — Бенгт Малгрэн. Он находился в бессознательном состоянии. Косматов и Хохлов погрузили гонщика в коляску и осторожно тронулись в путь. В этот момент они не думали, что просрочат время, получат штраф. Главное — поскорее доставить шведа на пункт скорой помощи. Они довели его до санитарного автомобиля, помогли уложить на носилки, затем плечами подтолкнули автомобиль (он забуксовал на мокрой траве). Лишь до конца исполнив товарищеский долг, они вновь вышли на дистанцию.

Благородный поступок советских гонщиков быстро получил широкую огласку. Представитель шведской национальной команды обратился в дирекцию соревнований с официальным заявлением, в котором благодарил спортсменов за проявленное ими великодушие. Специальным решением жюри соревнований Косматову и Хохлову было предоставлено льготное время — двадцать минут — для приведения машины в порядок перед постановкой ее в Закрытый парк.

Евгений Косматов и Иван Хохлов не привезли из ФРГ медалей победителей. В память об этих соревнованиях они бережно хранят лишь скромные значки шведского автотоклуба, врученные им шведами с горячим чувством признательности. Но ведь иногда и маленький значок может быть весомее большой медали, особенно, если он свидетельствует о высоких качествах человека.



ВАХТЕР, раскрывший выездные ворота цеха сборки легковых автомобилей Горьковского автомобильного завода имени Молотова, чтобы выпустить на свет божий только что сошедшую с конвейера очередную «Волгу», исполнил свою привычную работу с довольно равнодушным видом. Но нам эта операция показалась исполненной большого внутреннего



# РОЖДЕНИЕ "ВОЛГИ"



Очерк Ю. Клеманова и Н. Николаева

смысла. Еще бы! Ведь это был, на наш взгляд, важнейший момент «рождения автомобиля», после чего оставалось проделать лишь некоторые формальности — подписать новорожденному «метрику», то есть технический паспорт, и заполнить бланк первого в его жизни путевого листа.

И мы уже приготовились было запечатлеть на пленке этот торжественный акт, когда к нам подошел один из конструкторов завода. Узнав, чем мы занимаемся, он посмотрел на нас столь осуждающе, что наши фотоаппараты невольно опустились.

— Совсе не это является наиболее существенным в процессе рождения машины! — назидательно сказал он. — Поднимитесь на второй этаж, в КЭО, там вам скажут...

В конструкторско-экспериментальном отделе мы разыскали ведущего конструктора «Волги» А. М. Невзорова. Он сидел в окружении еще двух конструкторов — Н. А. Юшманова и Г. М. Вассермана (фото 1) и обсуждал с ними какие-то вопросы.

— Ну, конечно, — подумали мы про себя, увидев огромную доску, на которой был приколот крупный чертеж общего вида машины. — Вот где берет свое начало «Волга», вот где возникли первые ее контуры и самые малейшие подробности ее конструкции.

— Разумеется, проектировали «Волгу» мы, — сказал Невзоров, когда услышал несколько позже эти наши рассуждения. — Но вот насчет контуров и общих очертаний кузова... Впрочем, пройдите со мной.



В конструкторско-экспериментальном отделе завода есть небольшая комната, в которой сидят... художники и скульпторы. Стены ее увешаны многочисленными картинами и рисунками изящнейших и весьма оригинальных по своим формам автомобилей. Перед тем как прийти к принятой форме кузова «Волги», художник Б. Б. Лебедев (фото 2) создал, совместно с другим художником — Л. М. Еремеевым, десятки и сотни вариантов. Затем по этому эскизному рисунку был выполнен из гипса маленький макет будущей машины. Над ним любовно трудился мастер-лепщик П. А. Белосусов (фото 3). А вскоре появился большой гипсовый макет «Волги» в натуральную величину. Настойчивое изыскание окончательных форм кузова продолжалось и в кузовном проектно бюро.

Трудно сказать, в какой момент главный конструктор завода Н. И. Борисов и ведущий конструктор по «Волге» А. М. Невзоров поняли, что «машина получается». Ведь

почти одновременно с художниками трудился и большой отряд конструкторов, экспериментальщиков, испытателей. Кузовщики разрабатывали поверхности, ведущие конструкторы предлагали варианты агрегатов и узлов, целая группа инженеров занималась общей компоновкой кузова и шасси. И работа их требовала бесчисленных согласований, поисков, разрешения возникающих споров, соблюдения заданных сроков.

По разработанным в КЭО чертежам был построен первый опытный образец будущей «Волги». Испытания его дали удовлетворительные результаты, но в чертежи пришлось внести множество коррективов. Вскоре был выпущен второй опытный образец, а за ним последовала опытная серия в пять машин. Начался период самых придирчивых испытаний и исследований, по итогам которых вносились все новые и новые коррективы в конструкцию автомобиля. Наконец, основная доводка была завершена и рабочие чертежи пошли в производство. По ним был изготовлен эталонный образец «Волги».

Но можно ли этот момент считать решающим в процессе рождения нового автомобиля? Ведь по рабочим чертежам КЭО необходимо было еще разработать весь технологический процесс производства, расставить и обновить оборудование, изготовить необходимую оснастку — работа, которая по своему объему и значению ничем не уступала всему комплексу конструкторских и экспериментальных работ! Достаточно сказать, что в процессе подготовки производства «Волги» на заводе было изготовлено около 25 000 (!) различных видов штампов, приспособлений, режущего, мерительного и другого инструмента, не говоря уже об автоматических и полуавтоматических установках, автоматических линиях станков и т. д.

Сложность задачи состояла в том, что по своей трудоемкости красавица «Волга», оборудованная сложными агрегатами, покрытая вечно блестящими глифтал-эмалью и содержащая целый ряд усовершенствований, не должна была отличаться от... старушки «Победы-М20». Для того чтобы это обеспечить, потребовались коренные усовершенствования технологических процессов, применение самых последних новинок техники автомобильного производства.

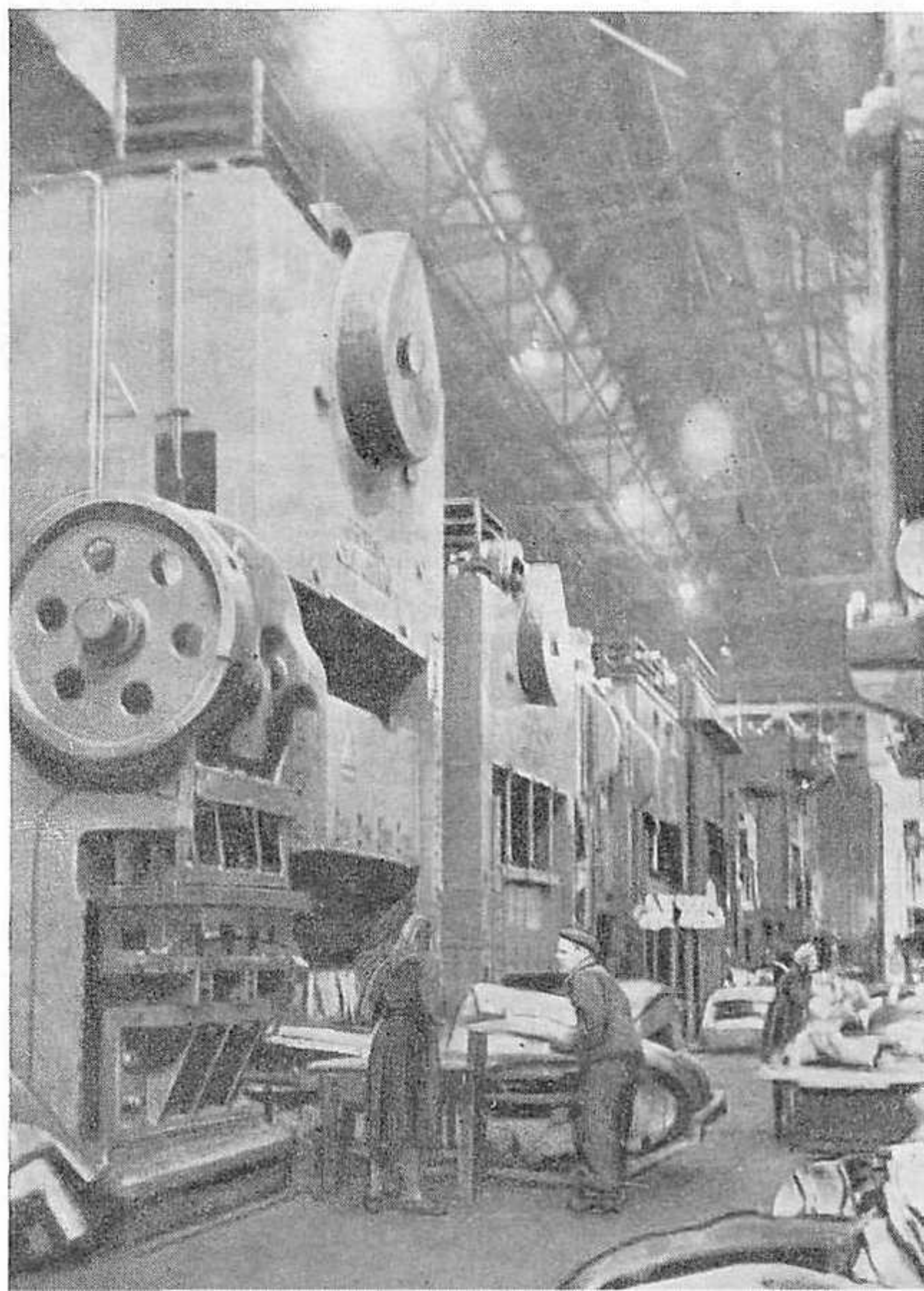
Заводские технологи и металлурги с честью справились с этой задачей. Скоростные режимы резания и комплексная механизация процессов установки и межоперационной транспортировки деталей; применение многоагрегатных станков и автоматических линий, многоточечных сварочных электромаатов и высокопроизводительных пресов; сборка и сварка кузовов на движущихся по круговому конвейеру кондукторах; фосфатирование и грунтовка кузовов методом окунания, окраска их в электростатическом поле — вот характерные черты принятого на заводе технологического процесса производства «Волги». Благодаря этому трудоемкость машины не превышает предельных норм. А впереди — еще новые поиски снижения трудовых затрат.

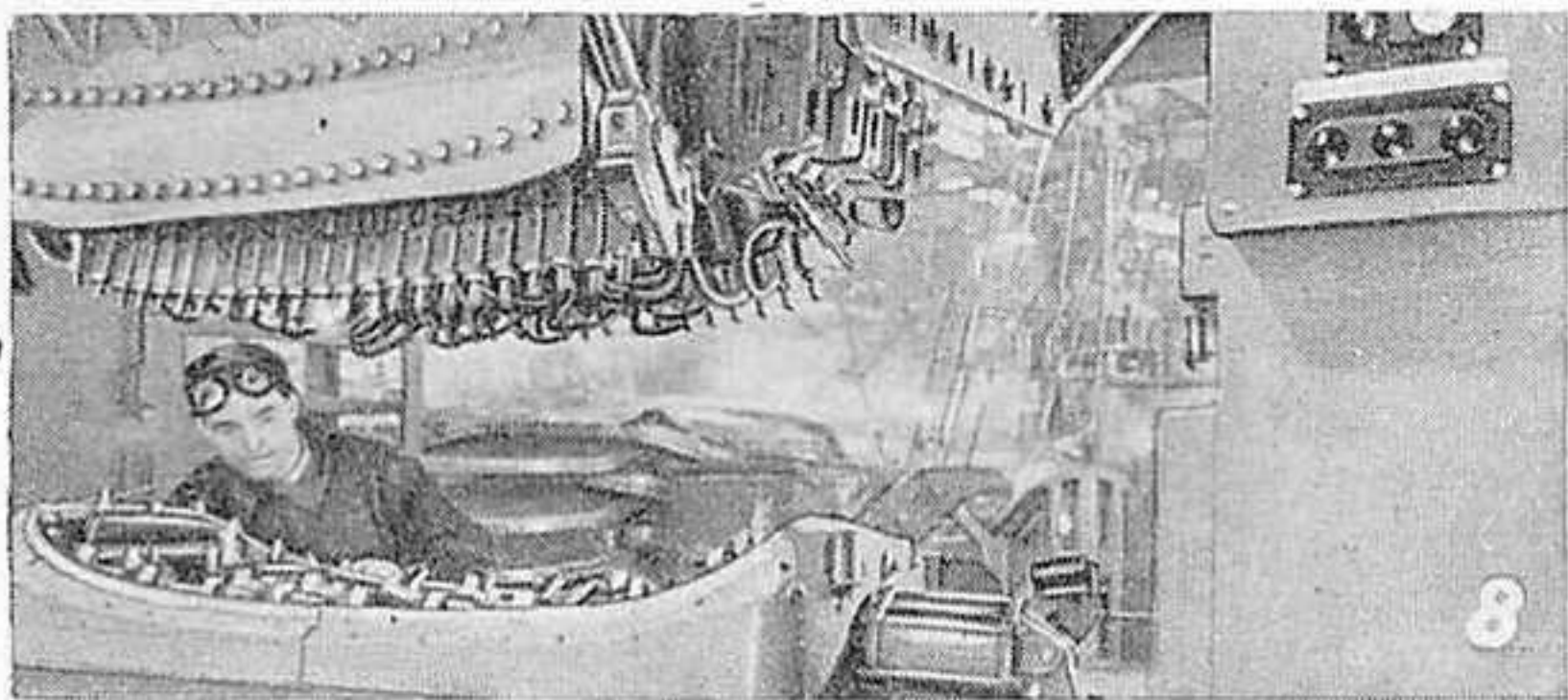


\* \* \*

Итак, роль конструкторов и технологов в деле создания «Волги» мы себе уяснили. Но ведь не они все-таки ее делают, не они стоят у станков, управляют автоматами и организуют производство. Автомобиль делается руками десятков тысяч людей! И в поисках тех, чей живой, непосредственный труд вложен в «Волгу», мы отправились по заводу.

Прежде всего мы зашли в кузнечный корпус. Ведь именно в заготовительных цехах впервые возникают в металле, откованные из бесформенных чушек, многие из тех сложнейших деталей, которые являются составными частями





участка коленчатых валов автомобиля «Волга». Обескураженные, пошли мы к главному технологу завода т. Тауриту:

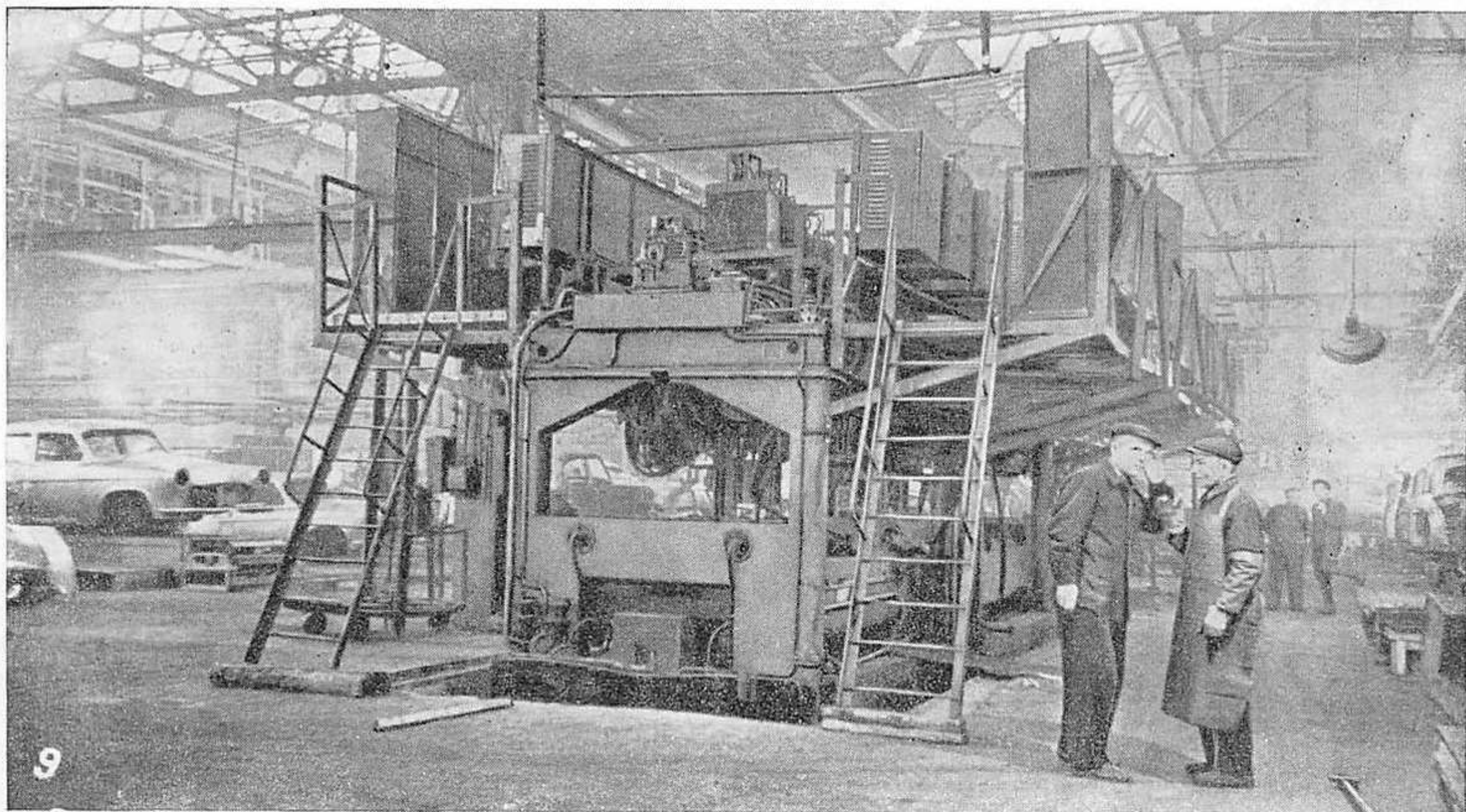
— В каком из кузнечных цехов штампуются коленчатые валы «Волги»?

— Ни в каком, — последовал ответ. — На двигателе «Волга» устанавливаются литые коленчатые валы. Будучи полыми, они значительно легче кованых по весу; для их изготовления расходуется меньше металла, а кроме того, они не требуют механической обработки щек.

— Почему?

— Валы отливаются в корковые формы. Это новый процесс, предусматривающий, кстати, применение радиоактивных лучей для контроля.

И вот мы у машины-автомата для изготовления упомянутых корковых форм (фото 5). Нам повезло: здесь оказался и приехавший из Москвы молодой конструктор этой машины,



«Волги». Может быть, здесь, в цехе ковочных машин (фото 4), и надо фиксировать процесс ее, так сказать, материального зарождения?

Да, конечно, но... пройдя весь цех ковочных машин, а затем и цех паровых молотов, мы так и не нашли, например,

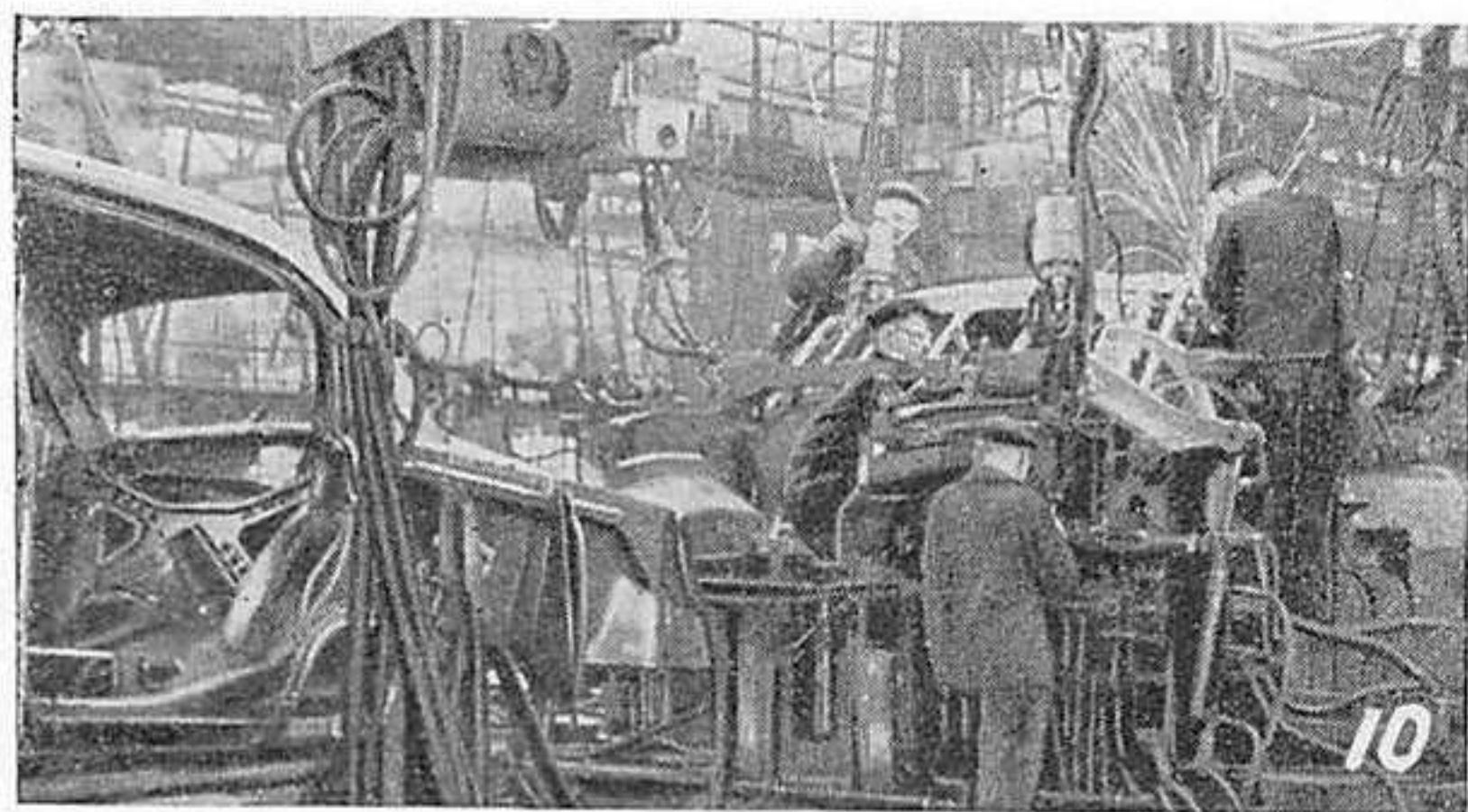
сотрудник НИИавтопрома Г. М. Кузнецов. С интересом спрашивает он наладчика И. Федотова о том, как ведет себя его детище.

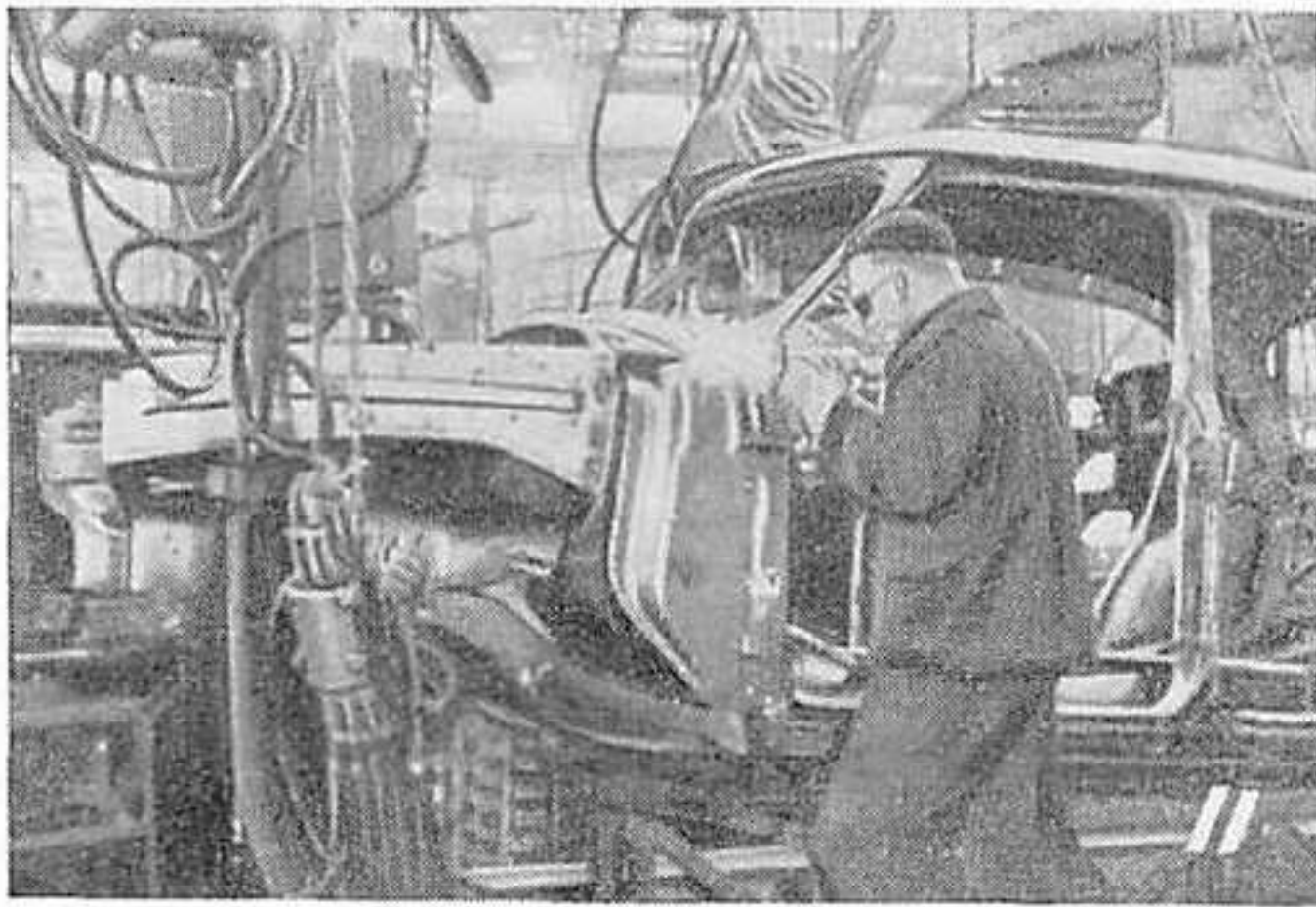
— Отлично! — отвечает наладчик. — На изготовление корковой формы расходуется материала в 40 раз меньше, чем потребовалось бы обычной формовочной земли.

Корка — оболочковая полуформа, изготавливаемая из кварцевого песка с добавлением терморезистивной смолы. В машине происходит формирование оболочки по модели, которая представляет собой коленчатый вал «Волги», разрезанный в длину пополам. Затем оболочка упрочняется подогревом в специальном электроколпаке и поступает в литейный цех, где по двум полуформам получают целый вал.

— В литейном цехе интересно побывать, но я лично рекомендую вам прежде всего сходить на участок точного литья, — сказал нам главный металлург завода И. И. Лебедь. — Увидите там кое-что необычное.

Действительно, приходилось ли кому-нибудь из читателей встречать в литейной рабочих, одетых в... белые халаты? Видимо, нет, потому что на участке (фото 6), которым руководит инженер Л. Р. Железняков, впервые в СССР введена такая практика. Вы видите на снимке модельное отделение, у шприцмашин трудятся модельщицы О. Баева, Л. Чанаева, А. Пергаева, Л. Курзина и другие. Метод литья, принятый на участке, основан на применении так называемых





выплавляемых моделей. Сущность его состоит в том, что литье производится по моделям, изготовляемым из различных легкоплавких материалов (стеарин, парафин и др.). Затем на них наносится слой огнеупорного покрытия, и они попадают на формовку. Во время обжига модели легко выплавляются и в формах остаются полости, куда и заливается металл. Этим способом удается получать литье с гладкой, чистой поверхностью сложной формы, без пригара, почти не требующее последующей механической обработки. Достигается, следовательно, огромная экономия металла и рабочего времени.

«Люди в белых халатах» на участке Железнякова изготовляют для «Волги» детали 24 наименований. Еще 42 детали производятся другим современным способом литья — под давлением. И, наконец, еще ряд деталей на заводе получают металлокерамическим способом.

\* \* \*

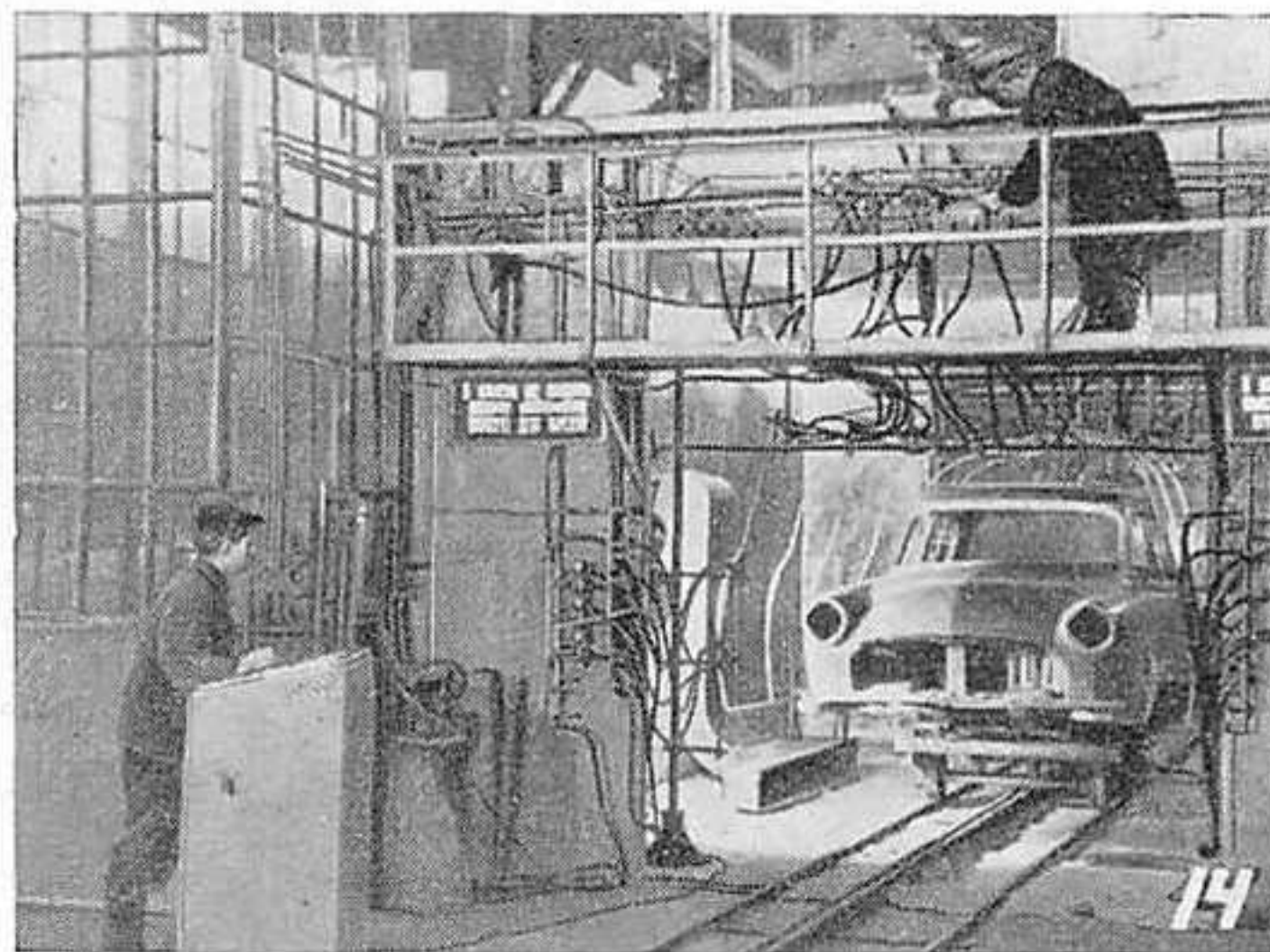
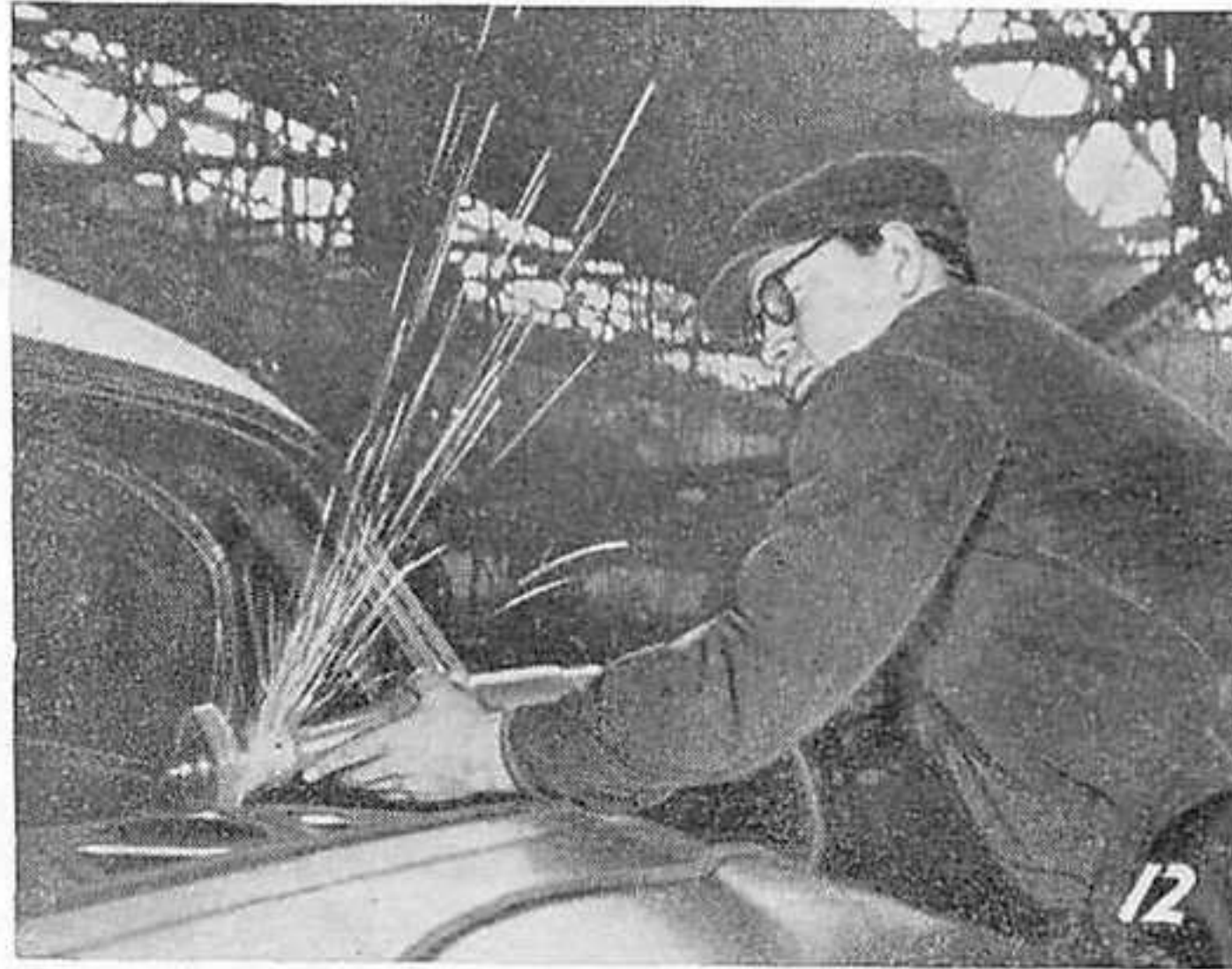
Да, многие качества «Волги» predeterminedляются уже в заготовительных цехах, но все же основное снижение трудоемкости «Волги» достигается в процессе механической обработки деталей. Можно привести такой пример: картер рулевого управления автомобиля «Победа» обрабатывается на 13 станках (с затратой 0,3 человеко-часа), а та же деталь «Волги», изготовляемая на двух специальных агрегатных станках, требует затрат труда в 7,5 раза меньше! Ровно в десять раз снижается трудоемкость обработки картера заднего моста, изготовляемого на автоматической линии. А ведь в одном только моторном цехе таких автоматических линий скоро будет больше десяти — для обработки блока цилиндров, головки блока, поршней, поршневых пальцев, толкателей, клапанов и других деталей. Всего для производства автомобилей «Волга» на заводе применяется около 750 единиц металлорежущего оборудования, среди них 137 специальных станков.

Мы уже шли в один из механических цехов, когда встретили по дороге начальника кузовного корпуса К. А. Попова.

— Приходите лучше в наш корпус, — ревниво сказал он. — По «Волге» больше всего новшеств у нас.

И действительно, в какой цех огромного пятиэтажного кузовного корпуса ни заглянешь, — всюду есть что-нибудь новое и очень интересное.

Здесь — царство сварки. То слева, то справа, то где-нибудь впереди ежесекундно вспыхивают фонтаны и фонтанчики искр, сливающиеся порой в красочный фейерверк. Однако первый снимок мы сделали



в этом корпусе, еще не дойдя до брызжащих искрами сварочных машин. Посмотрите на фото 7, где показан участок тяжелых прессов. На этой «улице» (а такое сравнение правомерно, потому что каждый из прессов здесь величиною с дом) изготовляются основные детали кузова — крыши, крылья, капоты, панели приборов. При этом, чтобы облегчить труд рабочего, для закладки заготовок (стального листа), под прессы и выемки готовых деталей здесь широко применяются механические укладчики.

Отштампованные детали кузова свариваются в узлы на многоточечных сварочных автоматах. Для того чтобы понять, что это такое, взгляните на фото 8. Здесь показан многоточечный сварочный электроматик для изготовления задней боковины кузова. Нижнее его основание выполнено в виде фасонного штампа, имеющего геометрию детали, а верхнее... ну, достаточно сказать, что обычная точечная сварка производится двумя электродами, а здесь, на верхнем основании электромастика, их расположено более 250! Можно себе представить, насколько увеличится производительность труда.

Для сварки пола кузова применяется даже целая линия электроматиков (фото 9), состоящая из трех крупных аппаратов. Каждые 3,5 минуты она выдает готовый пол кузова. Средние по величине узлы (верхняя панель передка, центральные стойки, двери, крышки багажников) свариваются на электроматиках универсальных, вся рабочая часть которых заменяется в зависимости от формы изготавливаемого узла.

Собранные и сваренные узлы соединяются друг с другом в так называемых главных кондукторах (фото 10), снабженных пневмогидравлическими зажимами (для фиксации граней узлов) и целым комплектом подвесных сварочных пистолетов. Каждый кондуктор обслуживает бригада из 5 человек: двух сварщиков, двух слесарей-сборщиков и бригадира; в данном случае — бригада А. Н. Углова. Таких кондукторов на заводе скоро будет шесть. На первом посту в кондуктор,





движущийся по напольному кольцевому конвейеру, закладываются и свариваются пол и задок, на последующих — боковины, передок, брызговики и крыша, а с шестого поста выходит собранный кузов.

Вот он, почти готовый, вышел из главного кондуктора (фото 11). Газосварщик Б. В. Дмитриев производит проверку и окончательную доводку некоторых швов, после чего кузов подается на пластинчатые конвейеры для укомплектовки и пайки-рихтовки. На фото 12 слесарь Г. И. Асманкин зачищает задний проем кузова; укомплектовщик Ф. И. Ерундов (фото 13) прилаживает заднее крыло. Здесь же производится навеска дверей, установка капота и крыльев, крышки багажника и т. д. Стыковые соединения и дефектные места на ли-

цевой поверхности кузова оплавляются и окончательно отделяются на особом конвейере.

Исключительно интересно производится подготовка поверхности собранного и отрихованного кузова к окраске, так называемая бондеризация. Мы не можем показать этого на фотографии, так как все процессы — обезжиривание, промывка, фосфатирование, грунтование и сушка кузовов — осуществляются в огромной закрытой со всех сторон установке.

Но зато хорошо видно, как производится окраска «Волги» (фото 14). Здесь показана камера для окраски в электростатическом поле. Это поле создается видимым на фото металлическим контуром, имеющим геометрию кузова. Со всех сторон в камере действуют пульверизаторы. Выходя из них, мелкие частицы синтетической эмали получают электрический заряд и, притягиваясь к металлическому кузову, ровным слоем ложатся на его поверхность. Все это дает ускорение процесса окраски, экономию эмали, повышение качества. Камера, работой которой управляют пультащик Н. Ф. Жуков (слева) и наладчик по окраске Е. Ежов, позволяет снизить себестоимость каждого кузова «Волги» примерно на 400 рублей.

После окраски, сушки и шлифовки кузов поступает в цех обивки. Наше пребывание в нем совпало с концом смены, после которой начальник сборочно-кузовного цеха № 2 Ф. П. Новиков проводил производственное совещание (фото 15). Рабочие-кузовщики деятельно обсуждали пути улучшения своей работы и дальнейшего повышения производительности труда.

\* \* \*

Окрашенные, обитые, испытанные на герметичность кузова с оперением, облицовкой радиатора и электрооборудованием подаются в цех сборки легковых автомобилей. Сюда же поступают полностью готовые и испытанные на стенде двигатели, передняя подвеска с амортизаторами и тормозными барабанами, задний мост с тормозами и тросами ручного тормоза, полностью собранный карданный вал и другие узлы и агрегаты.

Установка агрегатов и крепление их к кузову осуществляется на кондукторном конвейере, представляющем собой ряд гидравлических подъемников, движущихся по кругу друг за другом и подводящих машину к эстакадному конвейеру. С видом последнего читателя, вероятно, знакомы по многим старым снимкам со времен выпуска «Победы». Да, это точно такой же, только он переоборудован для «Волги» (по ширине колеи).

Но вот, наконец, машина сходит с главного конвейера легковых автомобилей (фото 16). Однако, как оказалось, и теперь она не считается выпущенной в свет. Выехав за ворота и пройдя обкатку (50 км), она еще раз вернется в тот же цех и станет на отделочный конвейер (фото 17), где ее должны доукомплектовать, вновь проверить, покрыть буфера и ручки дверей антикоррозийным составом и т. д.

И только тогда дело доходит до центральных ворот завода, через которые новая «Волга» выходит в широкий мир (фото 18).

Пожелаем же ей счастливых путей!

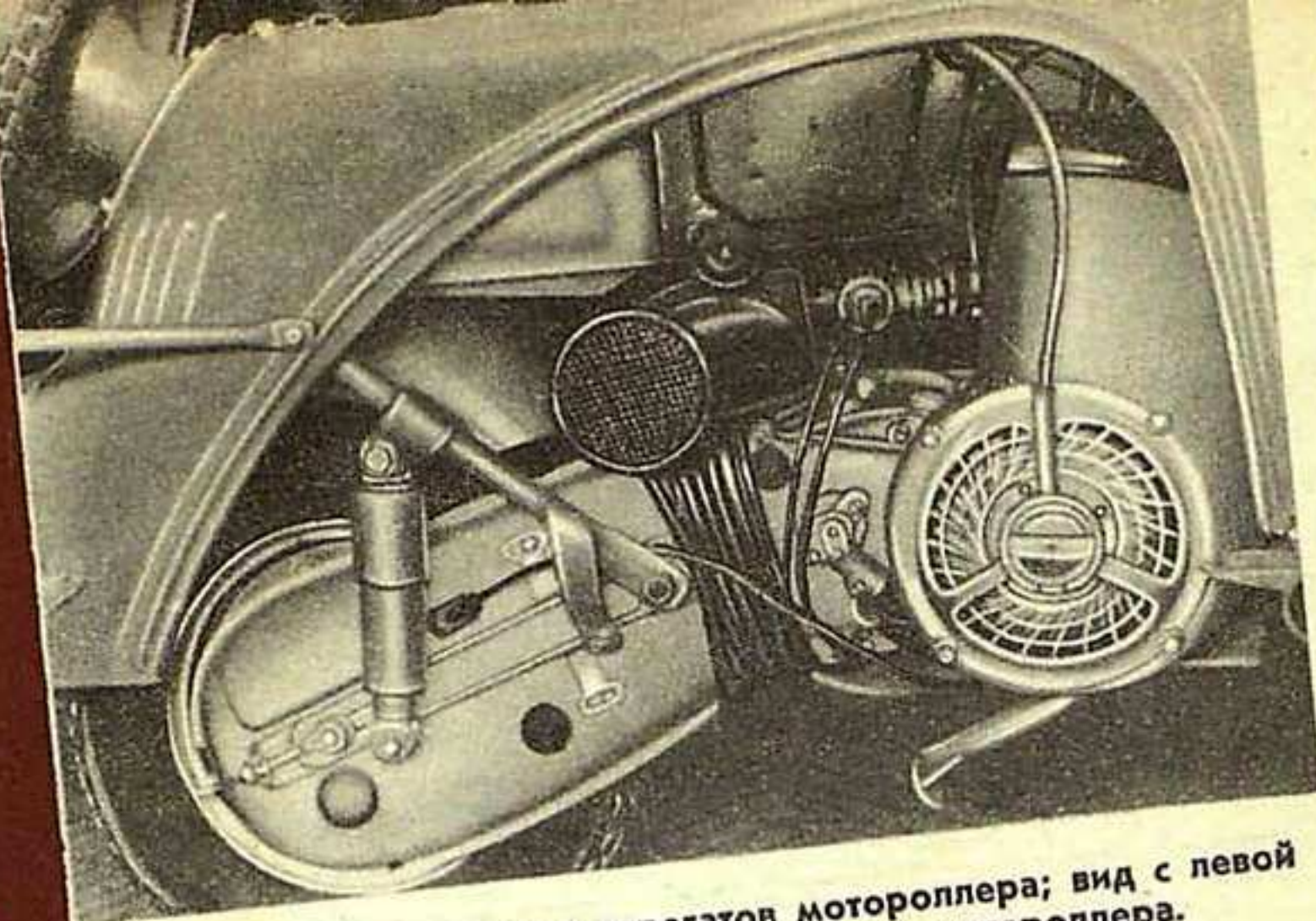




# Тула-200

Выполняя Директивы XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956—1960 годы о замене устаревших образцов транспортных машин новыми, имеющими более высокие эксплуатационные показатели, коллектив одного из тульских заводов подготовил к производству мотороллер «Тула-200».

По просьбе редакции главный конструктор завода А. Лотоцкий сообщил нам об основных технических данных новой машины.



Компоновка узлов и агрегатов мотороллера; вид с левой и правой стороны. Внизу — общий вид мотороллера.

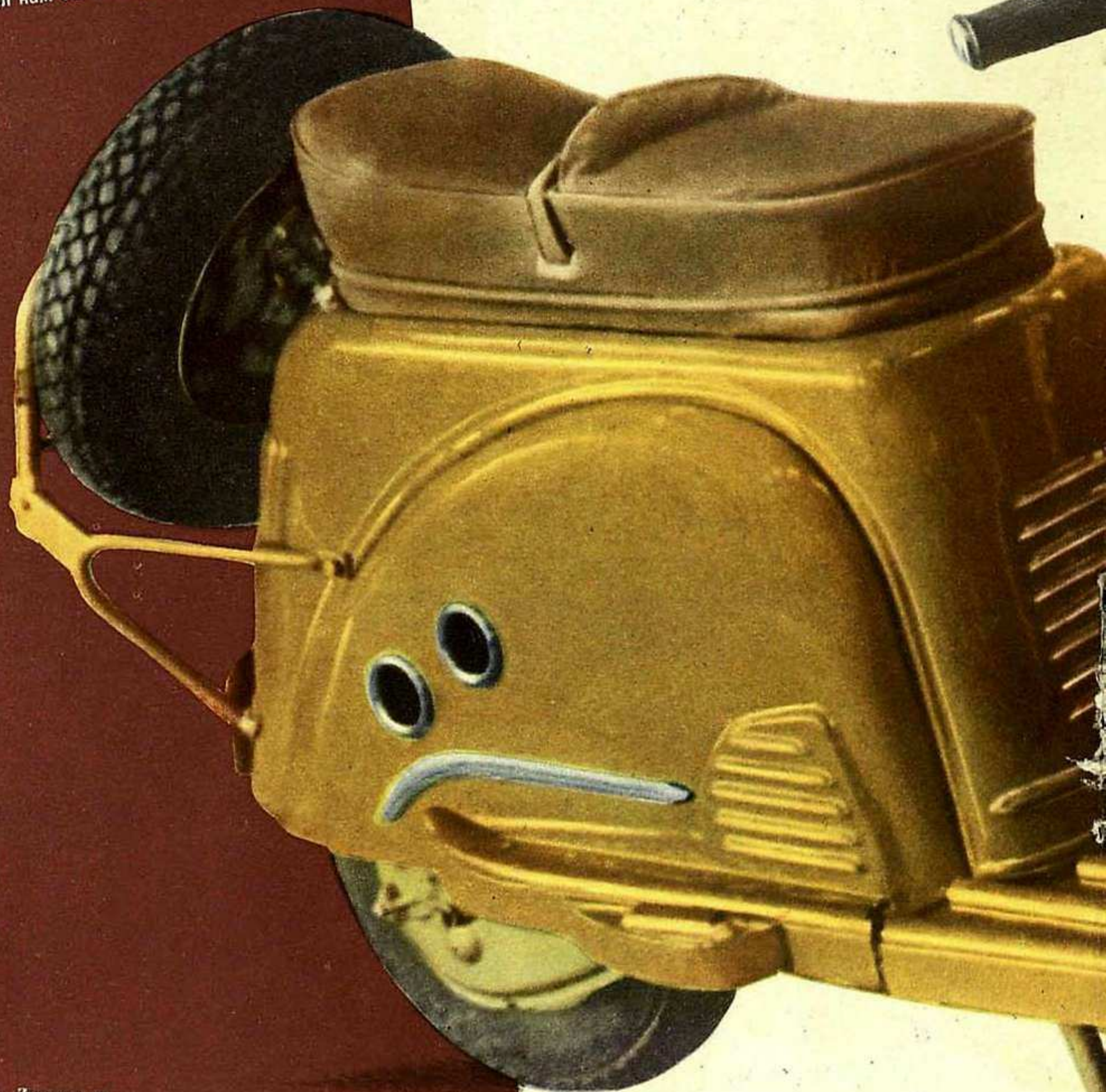


Фото В. Довгялло



# НОВЫЙ СОВЕТСКИЙ МОТОРОЛЛЕР

Двигатель и механизмы силовой передачи нового мотороллера расположены сзади, под седлом. Одноцилиндровый двухтактный двигатель с принудительно-воздушным охлаждением имеет рабочий объем 197 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 62 мм и ход поршня 66 мм).

Поршень, выполненный из алюминия, снабжен тремя уплотняющими кольцами. Коленчатый вал составной, его щеки и палец собраны на прессовой посадке.

Сцепление состоит из пяти стальных и четырех пластмассовых армированных сталью дисков, работающих в масляной ванне.

Переключение передач осуществляется двухплечевой ножной педалью.

Цепная задняя передача герметизирована металлическим картером и резиновым кожухом.

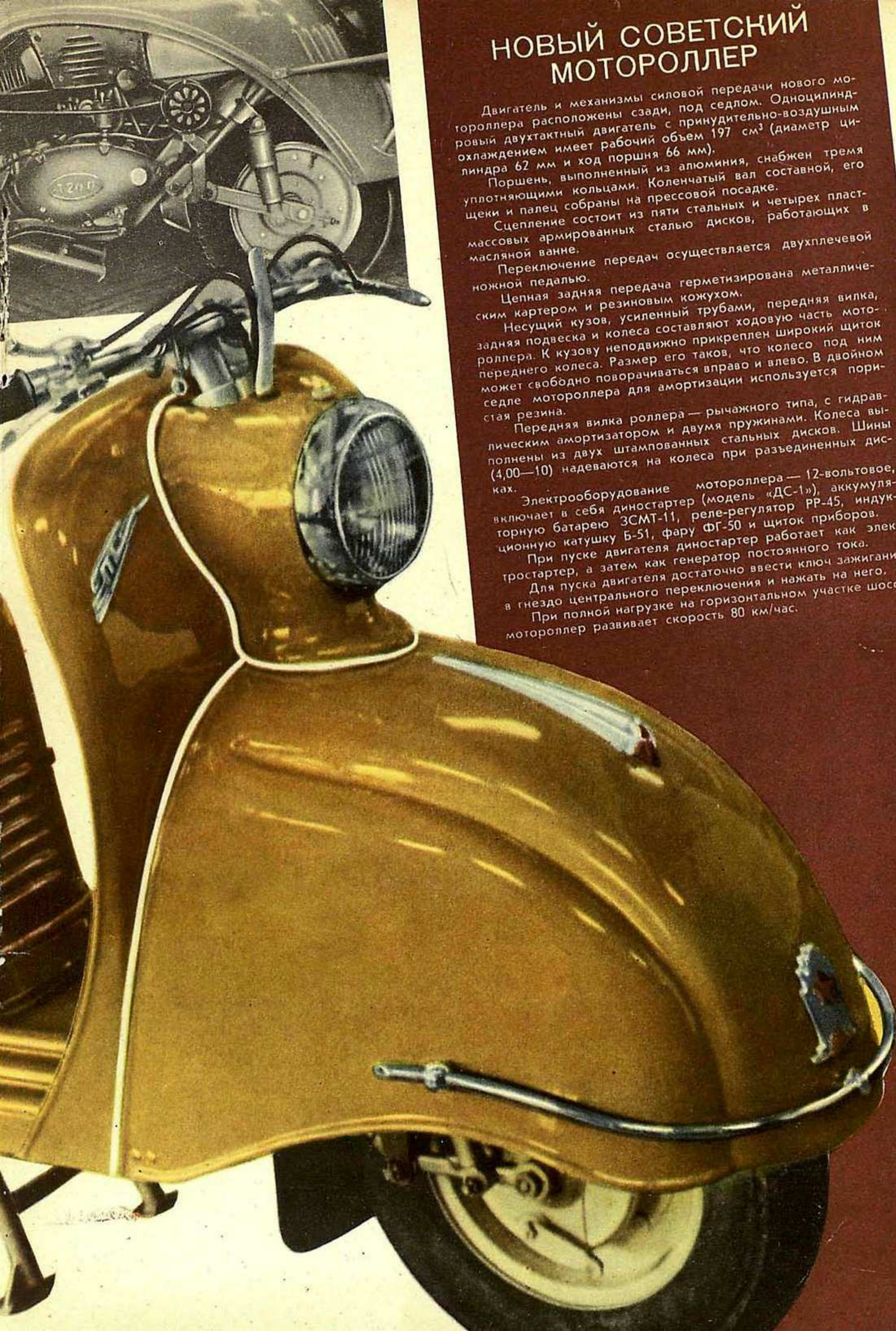
Несущий кузов, усиленный трубами, передняя вилка, задняя подвеска и колеса составляют ходовую часть мотороллера. К кузову неподвижно прикреплен широкий щиток переднего колеса. Размер его таков, что колесо под ним может свободно поворачиваться вправо и влево. В двойном седле мотороллера для амортизации используется пористая резина.

Передняя вилка роллера — рычажного типа, с гидравлическим амортизатором и двумя пружинами. Колеса выполнены из двух штампованных стальных дисков. Шины (4,00—10) надеваются на колеса при разъединенных дисках.

Электрооборудование мотороллера — 12-вольтовое, включает в себя диностартер (модель «ДС-1»), аккумуляторную батарею ЗСМТ-11, реле-регулятор РР-45, индукционную катушку Б-51, фару ФГ-50 и щиток приборов.

При пуске двигателя диностартер работает как электростартер, а затем как генератор постоянного тока. Для пуска двигателя достаточно ввести ключ зажигания в гнездо центрального переключения и нажать на него.

При полной нагрузке на горизонтальном участке шоссе мотороллер развивает скорость 80 км/час.



При Центральном Московском автотомо-  
клубе создана спортивная команда автомоде-  
листов. Члены команды — старшеклассники  
столичных школ и студенты, активно готовятся  
к предстоящим соревнованиям автомоделе-  
стов.

На снимке: (слева направо) Владимир Ти-  
тов, Геннадий Трифонов и Юрий Витрук стро-  
ят новые автомобили с бензиновыми двига-  
телями.

*Фото В. Довгялло.*



# Нас было двое

Алексей Гасанов,  
общественный  
инструктор  
автомотоспорта

Сейчас трудно сказать, кому именно принадлежала идея этого пробега. Во всяком случае она всем пришлась по душе...

У нас на заводе немало рабочих, имеющих свои мотоциклы. И нередко, сговорившись между собой, мы совершали коллективные вылазки на мотоциклах, обычно отъезжая от своего поселка на 10—20 километров. На этот раз мы решили, что называется, перекрыть все «рекорды», выйти на большой простор.

Желающих поехать было много, но так как директор завода, да и райком ДОСААФ не поддержали это начинание, нас осталось лишь двое — я и мой товарищ Николай Парамонов, получившие к тому времени очередные отпуска.

Конечно, для тех, кто хорошо знаком с асфальтовой гладью благоустроенных автомагистралей, кто участвовал в больших туристских пробегах, наш замысел покажется чрезвычайно скромным и, может быть, ничего не стоящим. Совсем по-другому относились к нему мы. Еще бы! Ведь в нашей Архангельской области, среди лесов и болот, где от одного населенного пункта до другого подчас 100 километров плохих дорог, не очень-то развернешься.

Пришлось развернуть походную мастерскую.



Итак, мы задумали большое, в нашем понимании, комбинированное путешествие. До ст. Няндомы мы решили ехать поездом, так как этот отрезок пути для наших маленьких К-125 был не проходим. Далее на маршруте Няндомы — Каргополь — д. Броневская и обратно мы намеревались проверить свое умение водить машины на хороших скоростях по «настоящим» дорогам и, конечно, полюбоваться своеобразной прелестью северной природы.

\* \* \*

Как приятно, вырвавшись на ровный участок, ощущать на большой скорости силу встречного ветра. Будто летишь на крыльях! Двигатель работает четко, без перебоев. Стрелка спидометра колеблется между цифрами 40—60.

Извилистая дорога Няндомы — Каргополь красиво окаймлена лесом, имеет много подъемов и спусков. Правда, и на ней изредка встречаются рытвины и ухабы. Приходится резко тормозить, и сразу теряется ощущение воздушного полета.

Старинный город Каргополь поразил нас прямою улиц. Пожалуй, лучшие города Советского Союза могли бы позавидовать такой аккуратной планировке. Бросились в глаза и приметы нового — каменные здания, городской сад, обилие автомобилей.

Переночевав в городе, мы двинулись на север вдоль Онеги по Архангельскому тракту, и снова дорожные мелочи портили удовольствие скорой езды.

На севере нет рек, которые бы не питались бесчисленным количеством ручьев и ручейков. Вот эти-то ручейки, а вернее, мостики через них, заставляли нас то и дело сбавлять скорость.

\* \* \*

Деревня Броневская, лежащая в устье реки Волошки, впадающей в Онегу, была конечным пунктом первой половины нашего «мотокросса вдвоем». В нем, а главным образом в его окрестностях, мы провели несколько «курортных» дней. Разумеется, Волошка — не Волга и Броневская — не черноморская Ялта, однако и у нас было много по-настоящему хороших и радостных впечатлений. Мы любовались величественной картиной Онеги, спокойно несущей свои светлые воды меж крутых берегов. Красивы перелески, перемежающиеся полями и пустошами.

Зеленые рожицы, разбросанные всюду, состоят главным образом из низкорослых деревьев лиственных пород. Иногда вблизи них — тихая заводь, протекает небольшая речушка, вся заросшая кустарником. Это птичьи питомники — настоящее раздолье для охотника-любителя. Здесь можно поднять уток, вспугнуть тетерку или рябчика; а в конце лета сюда начинается паломничество за грибами и ягодами.

Но не всегда охота идет удачно... Из-под носа охотника вылетает птица. Выстрел! Но к ногам стрелка падает только перышко, а птица далеко и высоко.

\* \* \*

На обратном пути мы порядочно задержались. Произошла «авария» — прокол камеры заднего колеса одного из мотоциклов. Пришлось развернуть по-

ходную мастерскую. Видимо, в связи с этим у нас появилось более критическое отношение к действительности, и мы стали больше замечать различные недостатки.

Вновь проезжая через Каргополь, мы на этот раз обратили внимание, насколько же плоха проезжая часть улиц в городе. Дорожное покрытие так разбито, что того и гляди заскочишь в яму или застрянешь в глубокой колее. На наше счастье погода была сухая.

Большие неприятности доставило нам отсутствие как в Няндоме, так и Каргополе бензоколонок общего пользования.

Кое-как переправившись через Онегу, мы взяли курс на Няндому.

Автомобили по этой дороге двигаются медленно, и мы их часто обгоняли. Но вот беда: по правилам уличного движения транспорт, идущий впереди, надо обгонять слева. В действительности же сплошь и рядом нам приходилось обгонять машины справа, потому что они ехали по левой стороне дороги, так как правая была сильно разбита. Наши слабые звуковые сигналы не помогали, и нам поневоле приходилось нарушать правила движения.

Няндомы встретила нас недружелюбно.

— Не могу принять мотоциклы без упаковки в ящик, — ответил начальник станции на нашу просьбу о их перевозке.

Это ходовые-то мотоциклы в ящик! Шесть часов подряд мы упрашивали, буквально, всех, начиная от начальника отделения железной дороги, кончая кондуктором товарного поезда.

Наконец, грузимся. Впрочем, слово «грузимся» не совсем подходит к тому, что мы делаем.

Представьте себе узенькую тормозную площадку, закрытую с обеих сторон дверями и имеющую посередине скамейку. С большим трудом мы втискиваем мотоциклы на эту площадку, причем передние колеса остаются висеть снаружи. На всякий случай мы связываем мотоциклы вместе веревкой.

Вот поезд трогается. Наш вагон сильно качает, веревки трещат, но не сдают. Скоро мы были уже дома.

Стоит ли говорить, что по возвращении мы стали героями дня. Ведь за время путешествия нами в общей сложности проделано свыше 250 км! Товарищи по работе, мотоциклисты, с большим вниманием слушали наши рассказы, заставляя повторять вновь и вновь все подробности поездки.

Да... Жаль. Надо бы немножко выше взять... Ну что же, может быть, следующий выстрел будет удачнее.

Фото автора.





# МОТОСПОРТ

**В** прошлом году чехословацкие гонщики возвратились из Федеративной Республики Германии, где они приняли участие в XXXI международных шестидневных мотоциклетных соревнованиях как победители, завоевав высшую награду — «Международный трофей». Этот успех наших мотоциклистов не был неожиданным для мировой общественности. Чехословакия уже давно принадлежит к странам с развитой мотоциклетной промышленностью, а чехословацкие мотогонщики известны «чистым стилем» езды на мотоцикле, смелостью, настойчивостью и отличной спортивной подготовкой. Хорошую славу заслужили во всем мире чехословацкие мотоциклы и их создатели — рабочие и инженеры.

Победа в Гармиш-Партенкирхене не является делом одного дня. Она — итог многолетней и целеустремленной работы, которая не была прервана даже во время оккупации страны фашистской Германией. В те годы конструкторы завода «Ява», известного по производству мотоциклов, тайком от нацистских надсмотрщиков разрабатывали конструкцию нового мотоцикла, который на первой послевоенной выставке в Париже удивил весь мир. Это была элегантная и удобная машина с рабочим объемом двигателя 250 см<sup>3</sup>. Впоследствии гонщики, выступая на ней в различных международных соревнованиях, завоевали не одну победу. За последнее время отечественные заводы — «9-е мая» (бывший «Ява»), названный так в честь дня освобождения Чехословакии Советской Армией, и завод в г. Страконице создали еще более совершенные машины. И не случайно Ярослав Паличка, руководитель чехословацкой команды, с чувством законной гордости говорил после возвращения из Гармиш-Партенкирхена: «В понедельник на шестидневных соревнованиях стартовало 23 чехословацких гонщика на 23 чехословацких машинах. В субботу пришли на финиш 23 чехословацких гонщика на 23 чехословацких машинах. Из них 19 человек получили золотые медали, трое — серебряные и только один гонщик получил классификацию III степени».

Этот факт лучше всего подтверждает высокие качества наших мотоциклов и спортивное мастерство гонщиков. Впервые чехословацкие гонщики приняли участие в шестидневных соревнованиях в 1929 году (это были XI международные соревнования). Через год они вновь участвовали в «мотоциклетной олимпиаде», причем членом команды был и ветеран мотоциклетного спорта в Чехословакии гонщик Е. Стокуч. Тогда наши спортсмены боролись только за приз «Серебряная ваза». В борьбу за «Международный трофей» они включились лишь в 1932 году, выступив на мотоциклах конструкции «Ява» 500 см<sup>3</sup> с четырехтактным двигателем. Двое из них — Фр. Бранд и А. Витвар, не раз защищавшие честь страны, получили золотые медали, а Я. Кайзер — бронзовую.

Гонщики того времени были неплохими спортсменами. Но на их результаты отрицательно сказывалось неудовлетворительное руководство мотоспортом. В то время мотоциклетным спортом в стране руководил автоклуб Чехословацкой Республики. Как и каждая организация, во главе которой стоят капиталисты, он преследовал только одну цель — получение прибыли. Поэтому автоклуб не уделял внимания массовым соревнованиям. Зато руководители клуба с большой охотой организовывали различные состязания, доходы от которых шли им в карман.

В 1936 году, например, спортивный календарь включал только 9 плановых соревнований. Интересно сопоставить это с 1956 годом — 20 лет спустя автомотоклубы СВАЗАРМ провели 512 спортивных мероприятий, из которых пятую часть составляли мотоциклетные соревнования по пересеченной местности, 26 — зимние соревнования; кроме того, состоялся целый ряд дорожных подготовительных и военизированных соревнований. В этой спортивной борьбе вырастали новые гонщики-спортсмены.

# В ЧЕХОСЛОВАКИИ

Освобождение Чехословакии в 1945 году Советской Армией и победа народа в феврале 1948 года, когда наголову была разбита реакция, стремившаяся повернуть развитие страны в русло капитализма, означали поворот в жизни всей республики. Строительство социализма ликвидировало безработицу, нужду и необеспеченность трудящихся, которые стали получать за свой труд справедливую оплату. Неуклонно повышается их жизненный уровень. Это подтверждается такими, например, статистическими данными. Если в довоенное время за один год выпускалось приблизительно 11 000 мотоциклов, то в 1956 году населению продано было 61 700 мотоциклов (не считая легких, с рабочим объемом до 50 см<sup>3</sup>). Но потребности еще не удовлетворены, и много будущих мотоциклистов еще ждут свои новые машины.

После войны некоторые руководители автоклуба пытались направить его работу по старому пути. В какой-то степени это им удалось: они срывали подготовку спортсменов-мотоциклистов и автомобилистов, умышленно пренебрегали развитием мотоциклетного спорта в армии. Исторический февраль 1948 года нарушил их грязные планы. Автоклуб Чехословацкой Республики стал подлинно массовой организацией, служащей интересам народа. В 1952 году автоклуб превратился в Добровольный народный союз автомotosпорта, который начал создавать свои секции при больших заводах. А осенью того же года был основан Союз содействия армии — СВАЗАРМ, могучая организация, занимающаяся развитием мотоспорта и подготовкой кадров автомобилистов по всей республике.

СВАЗАРМ объединяет первичные организации, которые насчитывают более 100 000 членов. Лучшие спортсмены являются членами автомотоклубов и работают в секциях обучения, пропаганды, спортивных, туристических, технических и моделестроения. Клубы охватывают в целом свыше 16 000 членов, их работой руководят комитеты, при которых они организованы. Так, деятельность окружного автомотоклуба контролируется окружным комитетом СВАЗАРМ, оказывающим клубу материальную поддержку. Клубы не подчиняются один другому, но высшие клубы обязаны помогать низшим, например обеспечивать различными материалами и оборудованием для мастерских.

Многое изменилось за пять лет, с тех пор, как руководство мотоциклетным спортом в Чехословакии взял в свои руки Союз содействия армии. За это время автомотоклубы всех ступеней получили свыше 1000 спортивных и гоночных мотоциклов, на которых чехословацкие гонщики выступают в различных видах соревнований: в шоссейных, кроссах и т. д. В распоряжении гонщиков находится необходимое оборудование и снаряжение. В 150 окружных автомотоклубах имеются хорошо оборудованные мастерские взаимопомощи. В них спортсмены могут подготавливать машины к соревнованиям, расширять свой технический кругозор. К сожалению, еще не во всех областях страны есть экспериментальные цехи для развития и перестройки конструкции мотоциклов.

Росту спортсменов-гонщиков в значительной степени способствуют спортивные секции, которые, особенно в зимние месяцы, организуют лекции о тактике езды по разным дорогам, об обслуживании машин и т. д. Статьи на подобные темы помещает журнал СВАЗАРМа «Свет мотору».

Областные автомотоклубы из лучших гонщиков создают сборную команду, которая проводит регулярные тренировки. Зимой спортсмены постоянно занимаются в гимнастическом зале.

Сильнейшие мотогощники страны входят в существующую при Центральном автомотоклубе сборную команду республики. ЦАМК объединяет также лучших спортивных, технических и других специалистов.

Кадровые военные занимаются мотоспортом в армейских обществах, а работники Министерства внутренних дел — в обществе «Красная звезда» и также участвуют в различных соревнованиях. Лучшие спортсмены-армейцы объединяются в организацию «Дукла Прага».

Спортсменом-мотоциклистом может быть каждый гражданин, который имеет права вождения и значок ППОВ (то же, что значок ГТО в СССР). Чтобы получить III спортивный разряд, новичок должен набрать в течение трех лет на разных соревнованиях (например, по пересеченной местности, проверочных, военизированных, дорожных и пр.) не менее 20 очков. Если спортсмен на каком-либо из перечисленных соревнований получит классификацию I степени (первое место), он набирает 4 очка, при классификации II степени (второе место) — 3 очка, при классификации III степени (третье место) — 2 очка, при классификации IV степени (зачетное) — 1 очко. Только после присвоения III разряда мотоциклист допускается к участию в соревнованиях как в гонках по пересеченной местности, так и в гонках по шоссе и ровным дорогам. Условия классификации каждый год опубликовываются в спортивных классификационных таблицах.

Как известно, в Советском Союзе гонщики могут получать очки, необходимые для III разряда, в соревнованиях на мастерство вождения. Однако этот популярный в СССР вид мотоциклетного спорта у нас только начинает пускать свои корни. Также не проводятся в Чехословакии и соревнования грузовых автомобилей по пересеченной местности. Но окружные и областные автомотоклубы организуют для шоферов грузовых автомобилей состязания по системе «часового контроля», целью которых является помощь народному хозяйству, например, при уборке урожая или перевозке строительных материалов. К лучшим «соревнованиям на строительстве» относится соревнование, регулярно организуемое Пражским областным автомотоклубом. Так, в ноябре прошлого года 80 шоферов перевезли несколько сот кубометров песка для строительства. В ходе соревнований шоферы выполняли ряд заданий военно-прикладного характера: стреляли из винтовки, метали гранаты и т. п.

Уже на протяжении ряда лет в Чехословакии проводят следующие виды мотосоревнований (числа в скобках обозначают класс мотоцикла): военизированные соревнования мотоциклистов на личное первенство (175, 250 и 350 см<sup>3</sup>), состязания на личное первенство по пересеченной местности (те же классы мотоциклов), гонки по пересеченной местности (175, 250, 350 и 500 см<sup>3</sup>), командные гонки по пересеченной местности (те же классы мотоциклов), соревнования на личное первенство по шоссе (175, 250, 350 и 500 см<sup>3</sup>), командные и личные состязания на ровных дорогах.

Военизированные соревнования являются одним из видов мотоспорта, в котором могут выйти победителями спортсмены

Заслуженный мастер спорта Я. Чижек на соревнованиях в Ленинграде (1956 год).



III разряда и новички. Это самый массовый вид мотоциклетного спорта в Чехословакии. Во всех остальных видах соревнований победителями обычно бывают гонщики I и II разряда, получившие наибольшее количество очков. В гонках по шоссе и по пересеченной местности за первое место присуждается 6 очков, за второе место — 4 и т. д. до пятого места, которое оценивается в одно очко. В соревнованиях по пересеченной местности за первое место присуждается 5 очков, за второе — 3 очка, за третье — одно очко. Очки засчитываются только в том случае, когда на мотоциклах одного класса стартует, как минимум, пять гонщиков. Зачет производится по результатам трех соревнований, в которых спортсмен добился лучших показателей. Всего же спортсмен должен принять участие в четырех соревнованиях. Для удобства участников соревнований последние организуются в различных областях республики. В финальном общереспубликанском военизированном состязании принимают участие мотоциклисты, показавшие наилучшие результаты на областных соревнованиях по каждому данному классу мотоциклов. В ходе состязаний выполняются некоторые задания военизированного характера.

В этом году вводится новый вид соревнований — командные гонки по пересеченной местности, которые вначале будут проводиться только для мотоциклов класса 250 см<sup>3</sup>. В гонках примут участие команды завода «9-е мая», мотоциклетного завода в Страконицах, организаций «Дукла Прага», «Красная звезда» и областного автотоклуба Прага. Победителем станет команда, 4 гонщика которой получат наибольшее количество очков.

Гонки по пересеченной местности устраиваются в Чехословакии на коротких трассах — приблизительно 2000 м, общая длина дистанции — 30 км. Исключение составляют гонки в Литицах (Пльзеньская область), проходящие на восьмидесяти-

Заслуженный мастер спорта Б. Роучка на гонках по пересеченной местности.



метровой трассе. Одним из самых популярных является традиционное соревнование в Шарке (вблизи Праги), которое всегда открывает спортивный сезон. Размытая неровная дорога, крутые подъемы и спуски, броды и другие препятствия требуют смелости и мастерства. Лучшими гонщиками считаются заслуженные мастера спорта Я. Чижек, М. Соучек, С. Клинт, Б. Роучка; мастера спорта О. Хамршид, О. Клаудингер и Я. Кмох. Некоторые из них участвовали в прошлом году в смешанных гонках в Ленинграде. Вместе с заслуженными мастерами спорта И. Пудилом, В. Шединой, мастерами спорта З. Полянкой, О. Хасаком, А. Матейкой, С. Штясткой, В. Штепаном и И. Абрагамом они входят в основную нашу гвардию мотоциклистов, не раз успешно представлявших страну на международных соревнованиях.

Центральный комитет Союза содействия армии недавно выделил каждому областному мото клубу несколько гоночных мотоциклов «Ява» 250 и 350 см<sup>3</sup>, являющихся вариантами мотоциклов, на которых наши гонщики достигли блестящих успехов на XXXI международных шестидневных состязаниях. Мощность двигателей этих мотоциклов увеличена: у «Явы» 250 см<sup>3</sup> — до 15 л. с., у «Явы» 350 см<sup>3</sup> — до 19 л. с. В двигателе изменено расположение воздушного фильтра. Впускной трубопровод с воздушным фильтром выведен под седло. Машины имеют новые передние вилки с масляно-пневматическими амортизаторами. Задняя качающаяся вилка усилена.

Можно ожидать, что представители областных автотоклубов в новом спортивном сезоне этого года будут еще активнее выступать на различных соревнованиях.

Минувший спортивный год отмечен в истории чехословацкого мотоциклетного спорта не только прекрасной победой в Гармиш-Партенкирхене, но и участием мастера спорта В. Паруса на мотоцикле класса 125 см<sup>3</sup> и заслуженного мастера спорта Ф. Бартоша на мотоцикле класса 250 см<sup>3</sup> в старейших шоссейных гонках мира на приз «Турист Трофи». При этом Ф. Бартош занял 5-е место.

К новому спортивному сезону, который для гонщиков начался 28 апреля в Угерском Градиште в Моравии, конструкторы завода в Страконицах повысили мощность своих мотоциклов, а завода «9-е мая» выпустили мотоциклы с рабочим объемом 250 и 350 см<sup>3</sup> и пятиступенчатыми и шестиступенчатыми коробками передач. Завод «9-е мая», кроме того, подготовил для шоссейных гонок мотоциклы 500 см<sup>3</sup>.

Осенью прошлого года мастер спорта Г. Гавел и заслуженный мастер спорта Фр. Штяпны на мотоциклах завода «9-е мая» показали следующие результаты: в классе 250 см<sup>3</sup> — 195 км/час, 350 см<sup>3</sup> — 210 км/час, 500 см<sup>3</sup> — 230 км/час. К моменту написания этой статьи еще не были известны результаты весенних испытаний, но можно ожидать, что они пройдут успешно.

На чехословацких заводах сейчас налажен серийный выпуск мотоциклов, которые вывозятся более чем в 100 стран.

Чехословацкий мотоспорт имеет, конечно, не только положительные стороны. Мы испытываем, например, недостаток машин для шоссейных гонок; молодые спортсмены редко выступают в гонках по ровной местности. Существенным недостатком является также то, что мотоспортом занимается мало женщин. Комитеты СВАЗАРМ и советы клубов стремятся устранить эти недостатки и способствовать улучшению чехословацкого мотоциклетного спорта. В своей организационной работе автотоклубы СВАЗАРМ используют опыт ДОСААФ.

Гонщики-спортсмены активно включаются также в различные общегосударственные мероприятия. Перед майскими выборами в народные комитеты мотоциклисты во время агитпробега проводили беседы с населением, помогали ремонтировать машины в сельскохозяйственных кооперативах.

Нужно сказать, что мотоспорт Чехословакии получил мировое признание не только за счет хороших машин, но и благодаря единому и целенаправленному руководству Союза содействия армии. Всестороннему развитию автототоспорта помогает Коммунистическая партия Чехословакии, правительство и весь народ, который гордится тем, что спортсмены СВАЗАРМ с успехом выступают на многих спортивных аренах.

Мирослав Эбр.

г. Прага.



### Владимир Красильщиков

Молодой писатель В. Красильщиков раньше работал шофером. Свою первую книгу «Это они зажигают свет», выпускаемую издательством «Молодая гвардия», он и посвятил людям этой профессии. Герой повести, деревенский парень Иван Воробьев, проходя через серьезные испытания, постепенно закаляется, мужает, становится настоящим шофером — участником великих дел своего народа. Повесть рассказывает, как совместный труд и общие интересы сближают разных людей, рождают любовь и дружбу, делают человека способным на подвиг.

Мы публикуем отрывок из этой повести.

Прошин чувствовал, что теряет власть над людьми. Затея его казалась им бессмысленной. Да и в самом деле — не лучше ли вернуться, пока отъехали каких-нибудь три-четыре километра и путь назад не отрезан? Он видел, что большинство шоферов смотрело на него отчужденно.

— Поехали дальше.., — не слишком уверенно, как бы по инерции, повторил он.

Никто не шевельнулся.

Должно быть, уже наступил полдень, потому что из мутно-голубоватого воздух стал тускло-белым. Уныло вырисовывались из вьюжной мглы блеклые силуэты согнутых ветром деревьев на обочине дороги. И как часто бывает с человеком в моменты наивысшего напряжения или волнения, Прошин вдруг ярко представил себе все события сегодняшнего утра.

...Зима навалилась сразу. Четыре дня и четыре ночи, не переставая, неистовствовал буря — застилал поля, причудливо лохматил деревья, делал непроезжими дороги. На улицах городка выросли сугробы, за которыми не видно было окон домов. На электростанции кончался мазут. В магазинах стало

пусто: встревоженные жители раскупали все. Надо было что-то срочно предпринимать. И Прошин решил на свой страх и риск пробиться к железной дороге всей автоколонной. Утром он отдал приказ — «выезжать!».

Первым тронулся Хомяков. За ним гуськом растянулись все девяносто шесть машин колонны. Сначала груженные четырехтонки и трехтонки, потом «газушки» на две с половиной тонны и, наконец, замыкая шествие, в хвосте, еле видные за серой дымкой, плелись маломощные старушки-полуторки. Федор Сергеевич был доволен своей выдумкой: он нарочно расставил машины так, чтобы сильные и тяжелые промяли дорогу для слабых.

— Обратное будет легче, — попытался ободрить Хомякова Прошин, когда они въехали в лес. — И колею промнем, и груз у всех — буксовки меньше...

— Обратное! — неодобрительно усмехнулся Степан Кириллович и приоткрыл окно кабины, чтобы выбросить окурки. Ветер взвыл, продираясь сквозь щель, стеганул по глазам, засыпал колкими снежинками. — Надо еще «туда» сунуть.

Вскоре лес кончился, и вместе с ним кончилась дорога. Впереди расстиралась завьюженная равнина. Хомяков вопросительно посмотрел на сидевшего рядом начальника, но тот будто и не заметил, что шоферу немогут ехать дальше. Тогда Степан Кириллович с ожесточением «воткнул» пониженную скорость, прибавил газу, и машина с хода врезалась в упругий сугроб, взметнув облако белой пыли. От удара грузовик содрогнулся и замер, точно у него разом отвалились все колеса.

Степан Кириллович свирепо глянул на Прошина, вобрал голову в поднятый воротник, выскочил, прикрывая лицо широкой рукавицей. Пока он откапывал колеса, подтянулись остальные машины, сбежались шоферы, обступили увязший «вездеход».

— Лучше всех хотим быть! — многозначительно выдохнул Степан Кириллович и с размаху всадил лопату в спрессованный ветром снег. Ему стало до злости обидно, что в таком рейсе, где и копеечки «не подшибешь», приходилось рисковать машиной. Он уже не сомневался, что после этой самовольной поездки новому начальнику не сдобровать, и перестал скрывать свою неприязнь. — Говорят нам умные люди: «Сидите дома в такое лихо и не рыпайтесь»... Куда там! Мы герои! Мы большие люди!

Шоферы слушали его молча, но одобрительно, с явным сочувствием. Откопав колеса, Хомяков сел за руль. Грузовик рывкнул, поднатужился и задним ходом выскочил из перемета. Прошин хотел встать на подножку, но Степан Кириллович неожиданно развернулся и только после этого остановился.

— Вы куда? — спросил Федор Сергеевич Хомякова, с трудом сдерживая себя, будто не понимая маневра шофера.

— Как куда? Домой, — грубо ответил тот, ободренный молчаливой поддержкой товарищей...

Так Федор Сергеевич оказался в поле со всей колонной и с шоферами, отказывавшимися ехать дальше. «Что же делать? — тревожно работала мысль. — Что делать?..».

— Погодите, ребята, — неожиданно спокойно сказал Федор Сергеевич.

— Давайте потолкуем...

Он протиснулся к машине, сел на подножку и, не спеша, закурил. Шоферы, несколько удивленные, плотно сгрудились вокруг него. Люди ожидали окриков, а тут...

— Припомнил мне один случай, — неторопливо начал Федор Сергеевич, пряча папиросу в рукав полушубка. — Было это в сорок первом, в Белоруссии.

«Самое время случаи вспоминать!» — раздраженно подумала Аня и стала оттирать щеки.

— Попали мы тогда в окружение, — невозмутимо продолжал Прошин. — Приперли нас фашисты к берегу Припяти. А река там такая, раз в шесть пошире нашего Почева. Слева

переправа, справа мост — близок локоть, да не укусишь: везде противник. Что прикажешь делать?

Одни кричат: махнем вплавь, черт с ними, с машинами! Другие — жалко технику! Третьи — не пропадать же из-за нее самим. А места кругом дикие, гиблые... Командир говорит: зачем пропадать? Или мы на чужой земле?

— Слыхали эти байки... — вздохнул в кабине Хомяков.

— Да, — продолжал Прошин, когда вновь установилось молчание и никто не мешал ему говорить, — так точно, помнится, паникеры и тогда кричали, слово в слово, знаем, дескать, эти байки. — Он бросил окурок, не взглянув на Степана Кирилловича. — А командир внимания не обращает. Разбирать, говорит, машины, вязать плоты. Ну тут, конечно, паникеры в голос: «Как так?.. Проковыряемся — Гитлер все пути отрежет»... К двоим даже крутые меры принять пришлось. — Помолчал минутку, вынул из кармана коробку папирос, посмотрел — пуста, смял, отшвырнул.

Хомяков сверху нехотя протянул «Беломор». Иван Воробьев достал свои гвоздики «Бокс», нерешительно предложил. Прошин взял тоненькую папироску из его засаленной пачки, размял непослушными пальцами.

— Да... Такое положение... Но людей больше, чем паникеров. — Он опять вкусно затыкнулся, и опять не глянул на Степана Кирилловича. — За две ночи переправили, а днем собрали тридцать одну машину. Семь все же пришлось бросить: рамы утопили, рамы-то всего труднее было переправлять, длинные, по два плота подводили, а тут течение да волна, разворачивает, несет... Да... И пробилась к своим не с пустыми руками...

— А со мною на Днепре, под Каневым, тоже вот было... — начал кто-то в задних рядах.

— Ну как, ребята, покурили? — поднялся Федор Сергеевич, боясь, как бы лишние разговоры не охладили людей. — Попробуем что ли еще разок?

— А! Шут с ним!

— Пошли, хлопцы!

— Километров пять, почитай, отмахали — каких-нибудь сорок с хвостиком всего и осталось!..

И почти все заторопились к машинам, проваливаясь неуклюжими валенками в снег. А тех, кто мешкал или упрямылся, подгоняли уже товарищи. Прошин аккуратно обчистил сапоги, сел рядом с Хомяковым:

— Разворачивайтесь, — в голосе его вновь зазвучали твердые нотки.

— Я не умею сквозь стенки ездить, — уперся шофер («пускай они тут плетут и делают, что хотят, — думал он, — кроме меня, никто дорогу не пробьет») и добавил вслух: — Нечего войной-то людей мерить...

— Отчего же? Неплохая мерка! Значит, не поедете? — Федор Сергеевич взглянул в упор на водителя.

— Я не умею...

— Тогда я умею, — Прошин пододвинулся к штурвалу, перекинул ногу через мешавший ему рычаг.

Чего-чего, а этого Хомяков не ожидал. Передавать управление кому-нибудь, а тем более начальнику — нож в сердце для хорошего шофера. Ему всегда будет казаться, что другой едет не так и с машиной вот-вот что-нибудь случится.

— Угробите занапрасно! — почти взмолился Степан Кириллович.

Прошин вытеснил шофера и уселся за руль. Теперь судьба дела была в его руках. А руки дрожали: лет пять не брался за штурвал. Как-то будет слушать его огромная и незнакомая машина?

Мотор гулко взревел, и, точно силясь освободиться от нового хозяина, грузовик резко рванул с места. Раскопанный перемет миновали благополучно. Дальше, на счастье, дорога шла по оголенному ветром пригорку.

Чувствуя, как руки вспоминали старую работу и увереннее сжимали холодный штурвал, Прошин понемногу приходил в себя. «Главное — не терять инерции», — твердил он про себя

и, угадывая направление по столбам, гнал машину на предельной скорости — позади оставался косматый снежный смерч.

Следом за головной едва поспевали остальные машины. Было в этом движении что-то захватывающее. Прошин минутно оглядывался — не застрял ли кто? Но все ехали ровно, как будто крепкие невидимые нити надежно связывали их с человеком, сидевшим за рулем первой машины. И люди боялись нарушить эту единую связь, придававшую им силы. Прошин словно ощущал в руках тяжесть всего движения — сейчас победа зависела только от его искусства. И беспокойная радость увлекла его. Езда всегда возбуждает и бодрит, а это была езда, от которой так много зависело!

«Только бы не застрять! Только бы не остановиться!» — с надеждой повторял он и, точно подхлестывая, гнал машину во всю прыть, во весь дух мотора, во всю силу своего желания. Кровь стучала в висках, лоб покрылся испариной. В кабине вдруг стало жарко. Спина взмокла и онемела с непривычки, но Прошин не то, чтобы не обращал на это внимания — он просто не чувствовал своего тела: когда колеса машины встречали препятствие, то удар передавался его нервам, как боль, а мышцы напрягались, будто это они, а не мотор, тянули машину вперед.

«Только бы не застрять! Только бы не остановиться!» Тяжелая гормадина металла с разбега ударила в перемет, покачнувшись, точно стараясь перепрыгнуть его, и задрожала, злясь, напрягаясь, борясь (Федор Сергеевич закрыл глаза: сейчас опять сбегутся шоферы, и уже никакая сила не заставит их ехать дальше), но колеса со скрипом перемололи сугроб, понесли по полю, и снова машина гордой птицей взмыла над снегами.

Мелькали торчавшие из снега черные столбы. Роились и с силой разбивались о стекло жесткие хлопья. Свистел ветер. Прошин не отрывал взгляда немигающих глаз от курившейся пелены, расстилавшейся перед ним. Где-то за этим морем холода и снега — люди, станция.

Но вдруг... от сотрясения Федор Сергеевич ударился грудью о штурвал. В глазах замелькали розовые круги. Снег залепил все стекло.

— Приехали, — безнадежно вздохнул в наступившей тишине Степан Кириллович.

Пересилив боль, Прошин судорожно надавил пусковую кнопку и, еще во что-то веря, на что-то надеясь, торопливо дернул рычаг. Но машина словно вмерзла в сугроб. «Вот теперь уже все!» — пугающе мелькнуло в голове.

Из оцепенения его вызвел голос Ани:

— Ребята! Поди, замерзли! — послышалось сзади. — А ну, погреемся! Все разом! Воробьев, бросай папироску! Раз-два взяли! Е-ще взяли! На ход! Враскачку! Враскачку!..

Прошин почувствовал, как десятки людей, облепивших машину, раскачав, на руках вынесли ее вперед. Ему показалось, что он не успел даже хорошенько помочь им мотором.

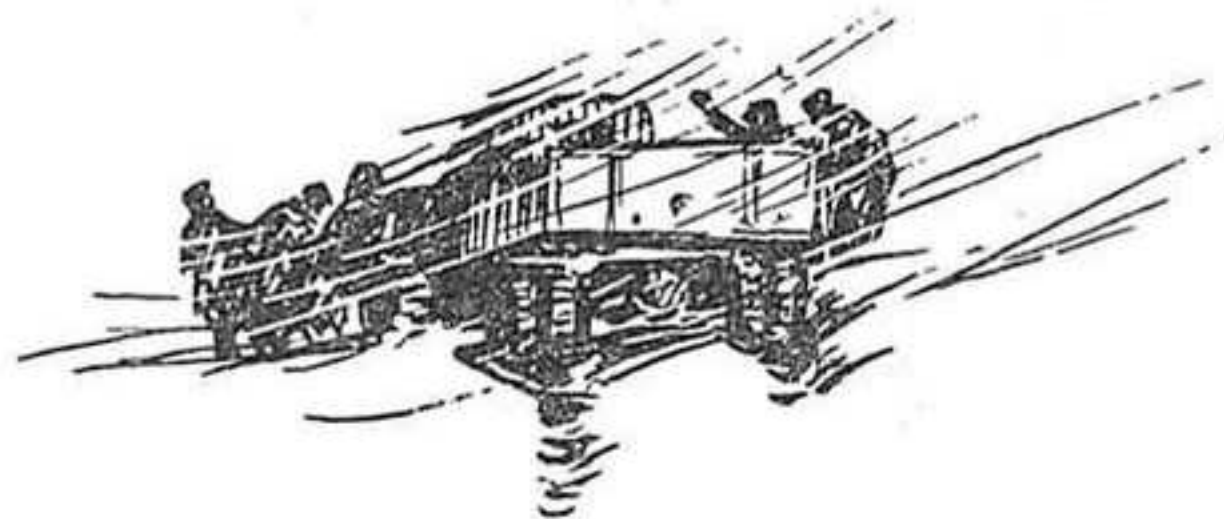
— Давайте, я дальше поеду, — предложил, пряча взгляд, Хомяков.

Федор Сергеевич заметил, как дрожала его нижняя губа, и ему стало жаль шофера.

Пересев на пассажирское место, Федор Сергеевич глянул на выгнувшуюся дугой колонну и услышал, как Воробьев, вприпрыжку бежавший к своей машине, крикнул с веселым задором:

— Или мы на чужой земле? — и запустил комком снега в своего приятеля.

Снова мелькали столбы, снова снег и ветер в лицо, снова люди выталкивали застрявшие машины. Но уже не было у них холодного неверия в успех. И тягостный, изнурительный труд веселил их и тешил, как праздник силы, как игра. Понятно, не рассказ начальника так подействовал. Многие из них могли бы и сами рассказать не хуже. Но простые, спокойные слова Прошина вызвали в памяти у каждого что-то хорошее, забытое, без чего нет человека. И это теперь жило в людях, не давая повернуть назад. Федор Сергеевич улыбнулся и совсем перестал чувствовать усталость.





# Глубинка

В кабине грузовой машины,  
Поколесившей на веку,  
Он держит путь в район глубинный  
По глинистому большаку.  
Дождя туманная завеса;  
Мелькают лужи там и тут,  
И две стены густого леса  
Вдоль большака бегут, бегут.  
Ревя натуженно мотором,  
Промчится встречный грузовик  
К ближайшей станции, к которой  
Сто километров напрямик...  
Путь дальний! Едет спозаранок  
Не час, не два, а много дней,  
Без комфортабельных стоянок,  
Без утепленных гаражей.  
Нужна здесь хватка боевая,  
Нужны выносливость, расчет,  
Но коль (и это ведь бывает)  
В пути машина подведет, —  
Любой шофер на случай этот  
Всегда поделится с тобой  
Бензином, помощью, советом  
По долгу дружбы шоферской.  
И как ни трудно в каждом рейсе —  
Не пообедай, не постой,  
Не отдохни и не погрейся, —  
Судьбы не хочет он иной.  
Жена ругает: «По неделе  
Не заявляешься домой.  
И что за радость в самом деле  
В работе этой разъездной?  
Просись на базу, ты ж механик!».  
Легко сказать — попробуй брось,  
Когда к баранке не руками,  
А сердцем накрепко прирос...  
Скрепит на спусках тормоз тонко.  
Водою переполнен ров.  
Глубинка! Дальняя сторонка!  
Беда и слава шоферов!  
Пусть летний день горяч и ярок,  
Пусть вьюги зимние метут,  
Автомобили разных марок  
Они по всей стране ведут.  
В рассветный час и ночью поздней  
Везут проселками они  
Стекло и лес, муку и гвозди,  
Мешки цемента, пачки книг.  
На элеватор мчатся с хлебом  
С мешками звонкого зерна,  
Ночуя под открытым небом  
И попросту не зная сна.  
И все привычно, ясно, просто.  
Скажи — «Герой!» — такому, он  
Махнет рукой, ответит:

— Брось ты!

Работаем — и весь резон.

Злынка.

В. Карпов.



## ЗА РУЛЕМ — ШКОЛЬНИКИ

МОЖЕТ БЫТЬ, покажется необычным, что мы начали свою работу не с создания материальной базы, а с записи желающих заниматься в автомобильном и мотоциклетном кружках при школе. Конечно, нашлись и отдельные скептики.

— Что вы сделаете, не имея ни автомобиля, ни мотоцикла, — говорили они. — С бумаги начали, бумагой и кончите.

Но у нас было твердое намерение довести дело до конца. И вот кружки организованы, расписание занятий вывешено. Необходимую учебную базу мы стали создавать своими руками.

У некоторых кружковцев нашлись автомобильные и мотоциклетные детали. Вскоре мы сумели даже собрать двигатель мотоцикла. Однако этого было недостаточно. Обратились за помощью в один из гаражей города. К нашей просьбе там отнеслись внимательно. Постепенно завязалась дружба между школой и автохозяйством, что нам очень помогло.

Автомобилисты выделили для нас списанные машину ГАЗ-67Б, четыре двигателя, коробки передач к ним и много других деталей. Благодаря этому мы вскоре оборудовали учебный класс.

Руководители гаража передали также школе и автомобиль «Москвич». Кроме

того, для обучения практическому вождению школа сама приобрела мотоцикл и получила еще один автомобиль ЗИС-5. Таким образом, мы обзавелись целым парком ходовых машин.

Первые же занятия показали, что кружковцы проявляют особое желание научиться управлять действующим автомобилем и мотоциклом. Поэтому к практическим занятиям мы приступили, не дожидаясь полного ознакомления со всей материальной частью, и отводим им более половины учебного времени. Это не только повышает интерес к изучаемому, но и облегчает усвоение теории, позволяет более прочно закрепить полученные знания.

Для занятий по практической езде мы оборудовали во дворе школы своеобразный трек — площадку с дорожкой в 150 метров. На ней имеются крутые повороты, узкие проезды. Все это способствует хорошей тренировке, развивает навыки внимательного и точного управления машиной.

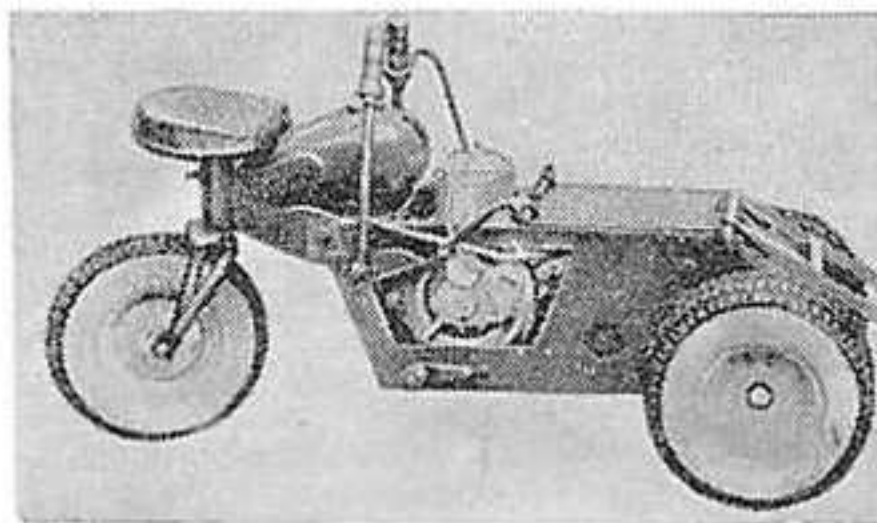
В своей работе мы поставили перед собой определенную цель — подготовить ребят так, чтобы каждый из них смог в дальнейшем сдать экзамены на шофер-любителя и водителя мотоцикла.

Н. Пынин.

г. Калинин.

## МОТОМУРАВЬИ

В ПРОШЛОМ году жители Ленинграда обратили внимание на оригинальные машины, напоминавшие своими размерами и формой детские педальные автомобили. Прохожие с удивлением наблюдали, как эти небольшие машины, словно трудолюбивые муравьи, перебрасывали довольно значительные грузы, выполняли различные другие работы. Ленинградцы их так и прозвали — мотомуравьи.



Наверное, каждому не раз приходилось видеть, как где-нибудь на строительной площадке для перевозки на короткие расстояния материалов весом в 100—200 кг используются автомобили грузоподъемностью от 1,5 тонны и выше. С другой стороны, нередко еще при подобных работах используются тачки и носилки.

Новые машины, к выпуску которых приступил Ленинградский механический завод, позволяют широко механизировать различные трудоемкие работы, где до сих пор применяется ручная сила.

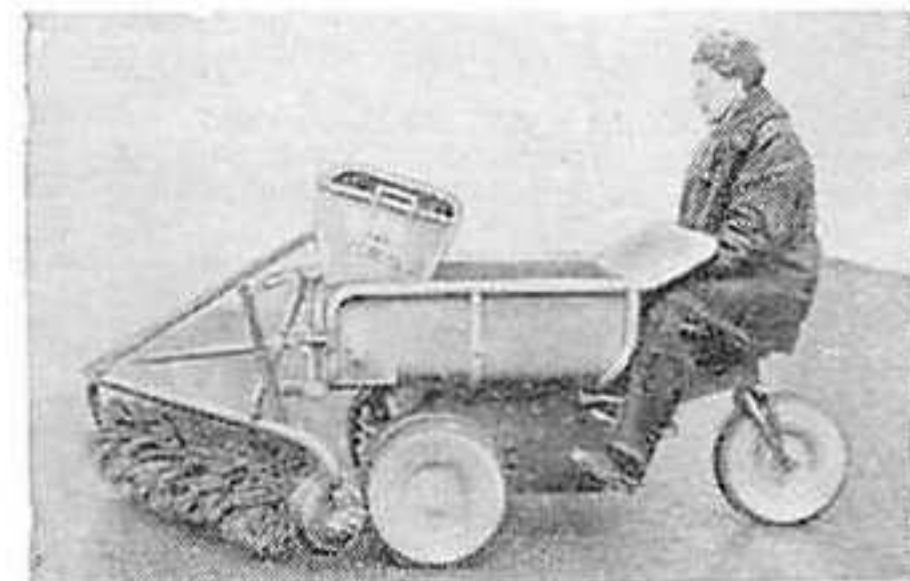
На мотомуравьях, представляющих собой трехколесные мототележки, установлены двухтактные двигатели с принудительным воздушным охлаждением.

Как правило, это двигатели М-1М (с мотоциклетной «С1Л»), ИЖ-49 (с мотоциклетной «СЗЛ») и ОДВ-300В.

Ходовая часть состоит из двух ведущих колес, имеющих бортовые фрикционы. Управление мотомуравьем производится двумя рычагами. Для того чтобы осуществить поворот, надо потянуть соответствующий рычаг; бортовой фрикцион, связанный с ним, затормозит колесо, и мотомуравей повернет в нужную сторону. При общем торможении переводят на себя оба рычага, действующие сразу на оба колеса.

Управлять мототележкой может любой рабочий, без особой на то подготовки. Ее грузоподъемность при движении по плохой дороге 500 кг, по хорошей — 1000 кг. Максимальная скорость — 10 км/час.

Машина очень удобна еще и тем, что на ее стандартное шасси может быть установлено специальное оборудование — самосвал, бульдозер, прицеп для перевозки балок, бревен длиной до 8 м или же смонтирован центробеж-

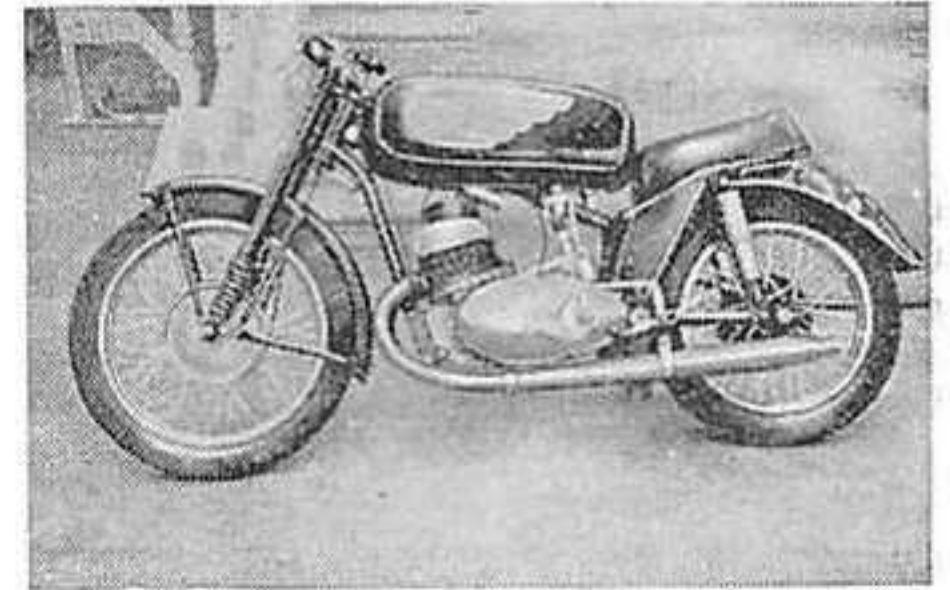


ный насос производительностью до 20 м³/час, а также компрессор производительностью до 0,25 м³/мин (при давлении до 5 кг/см²).

Конструктор Р. Уланов.

## ДЛЯ КОЛЬЦЕВЫХ ГОНКОВ

Этим летом на шоссейно-кольцевых трассах появятся мотоциклы ИЖ-57Ш, построенные специально для скоростных соревнований. Мотоциклы имеют двухтактный двухцилиндровый карбюраторный двигатель с рабочим объемом



346 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра — 62 мм, ход поршня — 58 мм). Мощность его — 22 л. с.

Расположение цилиндров двигателя — вертикальное, рядное, коленчатого вала — поперечное. На двигателе установлен карбюратор К-28Б с центробежным воздухоочистителем. Зажигание рабочей смеси — от магнето.

Ходовая часть мотоцикла состоит из трубчатой сварной рамы, передней телескопической вилки и задней маятниковой подвески. На колеса мотоцикла надеваются специальные гоночные шины размером 3,25 — 19" (передняя) и 3,25 — 16" (задняя).

Вес мотоцикла — 115 кг. Он развивает скорость до 130 км/час.

## АВТОМОБИЛЬ УАЗ-450

На Ульяновском автомобильном заводе выпущена серия опытных образцов автомобиля УАЗ-450, представляющего собой двухосный фургон вагонного типа, установленный на шасси автомобиля ГАЗ-69. В конструкции рамы и ряда узлов шасси, а также привода управления коробкой передач последнего произведены изменения, продиктованные задачами новой компоновки, однако передний и задний мосты, сама коробка передач, сцепление, раздаточ-



ная коробка и тормоза сохранены в прежнем виде. На автомобиль будет устанавливаться верхнеклапанный двигатель «Волги» мощностью 70 л. с.

Кузов автомобиля — сварной, цельнометаллический, вагонного типа, с перегородкой, отделяющей кабину водителя. Он имеет две боковые двери и одну заднюю двустворчатую дверь для погрузки и разгрузки товаров.

гидравлическим механизмом с телескопическими четырехзвенными цилиндрами; емкость масляного бака механизма 200 л.

На автомобиле установлен четырехтактный двенадцатицилиндровый двигатель-дизель мощностью 450 л. с. (при 1850 об/мин). Рабочий объем цилиндров двигателя — 38,8 л, степень сжатия — 15. Для запуска двигателя применяется электрический стартер мощностью 15 л. с.

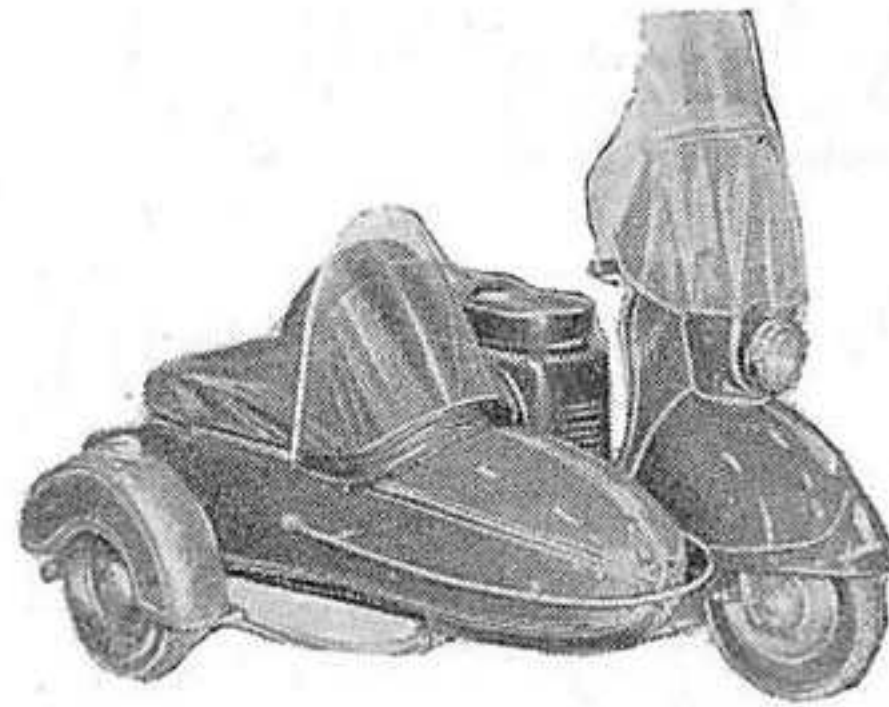
Передача крутящего момента от двигателя осуществляется через одноступенчатый гидротрансформатор, планетарную коробку передач с гидравлическим переключением и карданные валы. Две задние оси автомобиля являются ведущими. Главная передача, состоящая из двух редукторов, имеет общее передаточное число 22,3.

Для облегчения управления автомобилем предусмотрен гидравлический усилитель.

Автомобиль предназначен для работы в открытых карьерах и на земляных работах крупных масштабов.

Скорость автомобиля — 30 км/час. Габаритные размеры автомобиля: длина — 10515 мм, ширина — 3400 мм, высота — 3650 мм. Собственный вес — около 35 тонн. Подробное описание конструкции автомобиля МАЗ-530 см. в следующем номере.

## ПРИЦЕПНАЯ КОЛЯСКА „БП“



Один из отечественных заводов начал изготавливать прицепные коляски к мотоциклам. Они могут быть присоединены не только к мотоциклам ИЖ-49М и ИЖ-56, но и к мотороллерам «Тула-200». Коляска имеет общий вес 85 кг. Мягкое сиденье, а также ветровое стекло создают необходимые удобства для пассажира во время езды. В кузове за сиденьем размещен компактный багажник.

Кроме того, на кузове сзади пассажира предусмотрено место, на которое может быть уложен и закреплен ремнями дополнительный багаж.

## АВТОПОЕЗД

На Минском автомобильном заводе выпускается автомобильный поезд, состоящий из седельного тягача МАЗ-200В

и полуприцепа, модель 5215Б, грузоподъемностью в 12 тонн.

Тягач оборудован седельным сцепным устройством с автоматическим замком. Его двухтактный дизельный двигатель развивает мощность 135 л. с. при 2000 об/мин.

Полуприцеп имеет деревянный кузов с решетчатыми откидными бортами. Размеры полуприцепа: длина 7840 мм, ширина 2660 мм, высота 2325 мм, вес 3600 кг, дорожный просвет под осью колес 440 мм.

Максимальная скорость автопоезда на хорошей дороге с полной нагрузкой — 60 км/час. При этом двигатель тягача расходует до 50 литров дизельного топлива на 100 км пробега.



## 40-ТОННЫЙ САМОСВАЛ

Минский автомобильный завод выпустил первый образец трехосного автомобиля МАЗ-530 грузоподъемностью 40 тонн. Он представляет собой мощный самосвал, оборудованный сварной металлической платформой ковшевого типа емкостью около 23 м<sup>3</sup>. Подъем и опускание платформы обеспечиваются

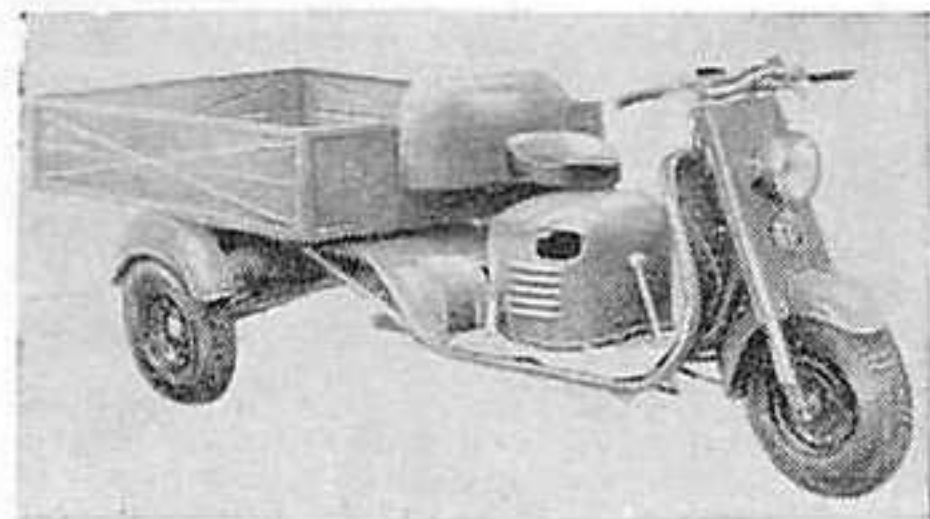
## КОВРОВСКИЙ ГРУЗОВОЙ МОТОЦИКЛ

Ковровский завод выпустил новый трехколесный мотоцикл. При конструировании мотоцикла были использованы механизмы и отдельные детали мотоцикла К-175 и моторной коляски СЗЛ. На мотоцикле установлен двигатель с рабочим объемом цилиндра 173,7 см<sup>3</sup>, имеющий мощность около 8 л. с. Зажигание рабочей смеси осуществляется от магнето. Сцепление и коробка передач аналогичны установленным на мотоцикле К-55.

Ходовая часть состоит из трубчатой сварной рамы, передней телескопической вилки и задней пружинной подвески типа моторной коляски СЗЛ.

Платформа мотоцикла — металлическая. На колеса размером 9" надеты шины 4,50—9".

Вес мотоцикла — 280 кг, грузоподъемность — 500 кг, максимальная скорость — 40 км/час.

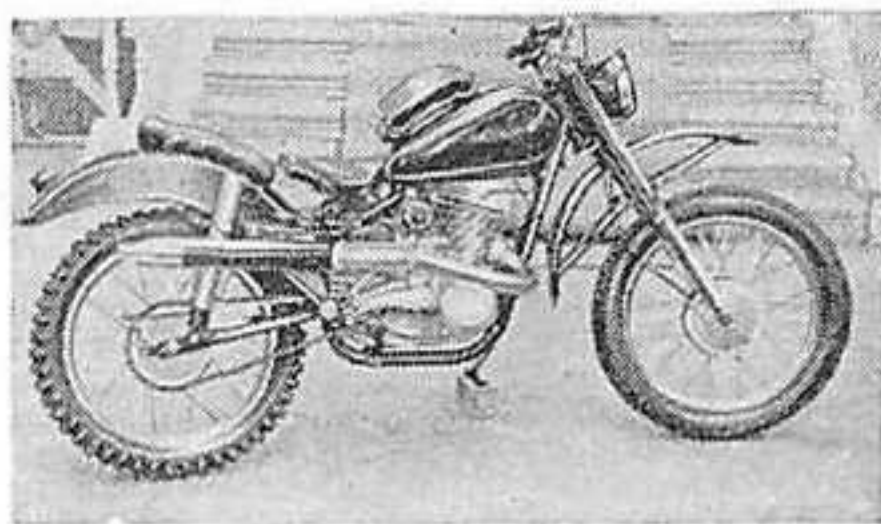


# НОВОСТИ СОВЕТСКОЙ ТЕХНИКИ

## ДЛЯ МНОГОДНЕВНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ

На базе мотоцикла ИЖ-56 Ижевским заводом подготовлен для многодневных соревнований мотоцикл ИЖ-57М. Конструкторам завода удалось найти более выгодную форму перепускных каналов, которая создает условия для лучшего наполнения цилиндра. Это дало возможность повысить мощность двигателя до 18 л. с.

Источником тока на мотоцикле ИЖ-57М является генератор переменного тока. Ходовая часть мотоцикла имеет переднюю телескопическую вилку и заднюю подвеску маятникового типа со значительно повышенной амортизацией. На двигателе установлен карбюратор К-28Б, усовершенствованный воздухоочиститель с контактно-масляной очисткой воздуха.



Сцепление — многодисковое, масляное; коробка передач — четырехступенчатая.

На мотоцикле применяются специальные кроссовые шины размером: на переднем колесе — 3,25—19", заднем — 3,5—19". Тормоза — колодочные, гравийный бак емкостью 17 литров, расход горючего — 7—8 литров на 100 км. На крышке инструментального ящика укреплен сумка для запасной камеры. Крышка сумки одновременно служит планшетом.

Вес мотоцикла — 145 кг. Максимальная скорость — 120 км/час.

## АВТОМОБИЛЬ-ТЯГАЧ ЯАЗ-214

На Ярославском автомобильном заводе начато производство нового грузового автомобиля повышенной проходимости — ЯАЗ-214. Новая модель представляет собой трехосный автомобиль-тягач, предназначенный в основном для буксировки тяжелых прицепов общим весом от 15 до 50 тонн (тяговое усилие на крюке равно около 13000 кг), но может быть использован и как обычная транспортная машина (грузоподъемность 7 тонн).

На автомобиле установлен шестицилиндровый двухтактный дизель, развивающий мощность 205 л. с. при 2000 об/мин. Привод от него осуществляется на все колеса автомобиля, выполненные односкатными и имеющие шины увеличенного размера (15,00-20) с низким давлением (2,8 кг/см<sup>2</sup> передних и 3,2 кг/см<sup>2</sup> задних). Все это значительно повышает проходимость автомобиля и позволяет успешно его использовать для эксплуатации на грунтовых дорогах и по бездорожью. Колеса выполнены бездисковыми, с разъемным ободом, состоящим из трех частей, что весьма облегчает монтаж шин.

Для облегчения управления автомобилем предусмотрен пневматический усилитель руля. Он работает от сжатого воздуха, используемого также для пневматического привода тормозов.



Автомобиль оборудован механической лебедкой, расположенной под платформой, между лонжеронами рамы.

Максимальная скорость автомобиля без прицепа (и с пятнадцатитонным прицепом) достигает 55 км/час, а с пятидесятитонным прицепом — 40 км/час.

Габаритные размеры автомобиля: длина — 8530 мм, ширина — 2700 мм, высота — 2880 мм. Собственный вес — 12300 кг.

## МОТОЦИКЛ „ИЖ-ГМ“

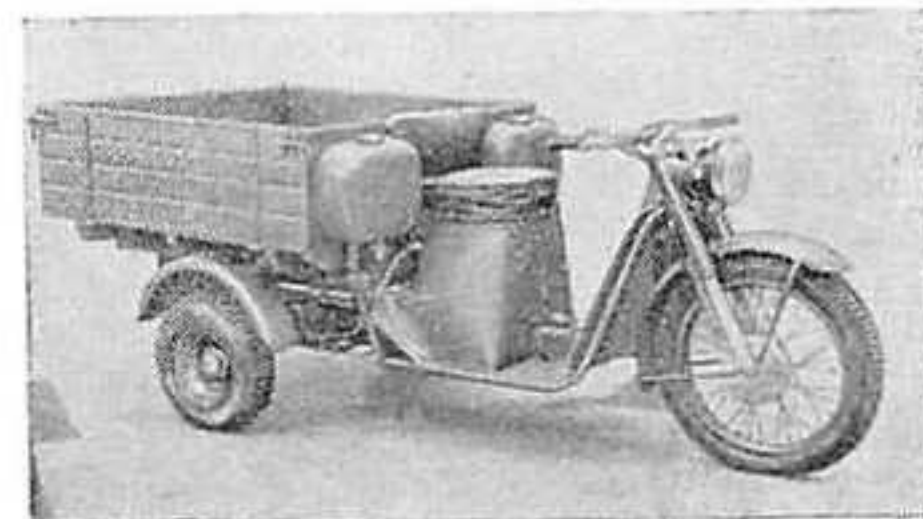
Конструкторы Ижевского машиностроительного завода создали мотоцикл «ИЖ-ГМ», предназначенный для перевозки различных грузов. На мотоцикл установлен двигатель ИЖ-49, оборудованный принудительным воздушным охлаждением с центробежным вентилятором. Крыльчатка вентилятора посажена на конусе валика, соединенного с коленчатым валом упругой муфтой. Для придания необходимого направления и скорости воздушному потоку служит штампованный кожух, привертнутый к фланцу левой крышки двигателя.

Двигатель, расположенный под седлом водителя, закрыт кожухом. Он развивает мощность около 10 л. с. Зажигание рабочей смеси — батарейное. Сцепление и коробка передач аналогичны установленным на мотоцикле ИЖ-49. Передача от ведущей звездочки на дифференциал осуществляется цепью.

Ходовая часть мотоцикла состоит из сварной трубчатой рамы, передней те-

лескопической вилки и задней пружинной подвески. Размер колес: переднего — 19" и задних — по 9". Тормоза — колодочные. Платформа мотоцикла — деревянная. Высота кузова — 600 мм, длина — 1200 мм, колея — 1050 мм. Общая грузоподъемность — 500—600 кг.

Емкость бака — 16 литров, расход топлива — 6 л на 100 км. Максимальная скорость — 40 км/час.



## АГРЕГАТ ДЛЯ ФОСФАТИРОВАНИЯ И ГРУНТОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ КУЗОВОВ

На Горьковском автомобильном заводе в 1957 году вводится в действие новый полуавтоматический агрегат для качественной подготовки кузовов легковых автомобилей к окраске глифтал-эмалями. Как известно, эти работы весьма трудоемки и относятся к категории вредных. В новом агрегате они полностью механизмируются, что повышает производительность труда и высвобождает более 50 рабочих.

Агрегат (см. схему) состоит из ряда ванн и сушилок, заключенных в большую камеру (длиной более 100 м, шириной 7 м и высотой 5 м). Перемещение в камере кузовов осуществляется с помощью двухцепных конвейеров, имеющих общий привод, а также вспомога-

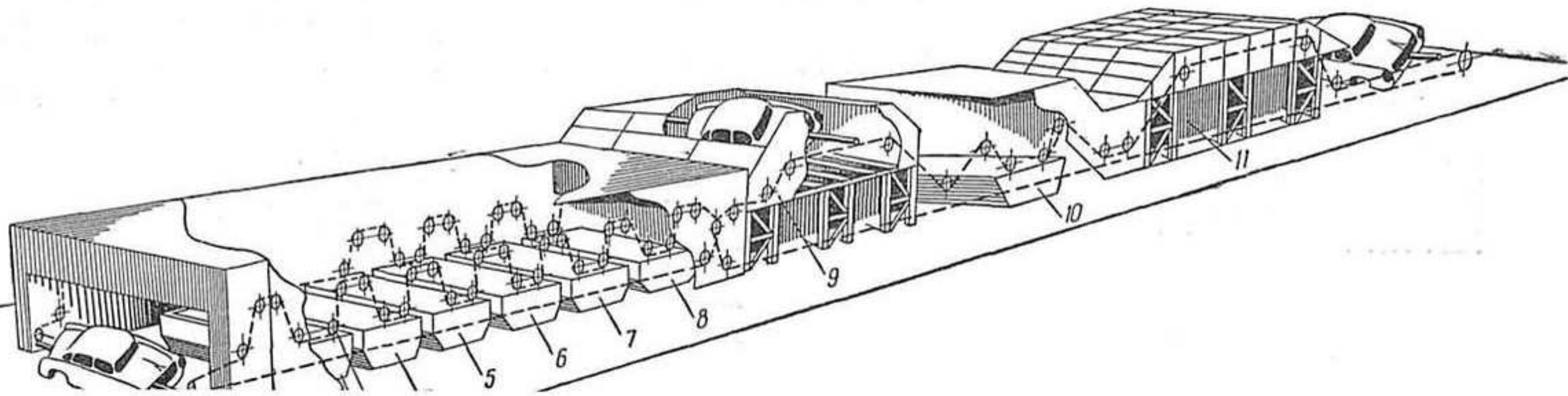
тельного конвейера; они обеспечивают поступательное и одновременно вращательное движение кузова с равными скоростями на разных отрезках пути. Обрабатываемый кузов укрепляется на специальном стержне-шпинделе 1 и, перемещаясь по конвейеру 2, последовательно погружается всеми частями своей поверхности в ванны. Одновременно производится и опрыскивание кузова из распыливающих форсунок (на схеме не показаны).

Попадая в агрегат, кузов сначала обезжиривается в ванне 3 со щелочным раствором; затем, пройдя двухкратную отмывку в ваннах 4 и 5, подвергается обработке фосфатирующим и пассивирующим растворами в ваннах 6 и 8;

между этими процессами предусмотрена еще одна отмывка — в ванне 7. Затем кузов обдувается холодным воздухом в сушилке 9 и погружается в ванну с грунтом 10. Последующая просушка кузова осуществляется в сушилке 11.

Таким образом, в агрегате подвергаются обработке не только наружные поверхности кузова, но и все внутренние сечения, обычно недоступные для фосфатирования и грунтования методом распыления. Это значительно улучшает антикоррозийную защиту кузова и, следовательно, удлиняет срок его службы.

В течение часа описанный агрегат полностью подготавливает к окраске 15 кузовов.



100 000-й мотоцикл ABO-425 сошел недавно с конвейера народного предприятия Симсон в г. Зуле (ГДР). Мотоцикл был разыгран в лотерею между рабочими предприятия.

\*\*\*

В семи штатах Америки действует закон, обязывающий шоферов и пассажиров автомобилей пользоваться предохранительными поясами. Этот способ борьбы с несчастными случаями завоевывает популярность и в Западной Европе. Он уже применяется в Швейцарии и Федеративной Республике Германии, где разрабатывается проект закона об обязательном использовании предохранительным поясом.

\*\*\*

По американским данным, из общего количества имеющихся на земном шаре 10 миллионов мотоциклов и мотороллеров около 8 миллионов приходится на Европу, около 700 000 — на Азию, свыше 600 000 — на США, менее 200 000 — на Австралию и около 150 000 — на Африку. В Европе это распределение следующее: Италия — 2,6 млн., ФРГ — 2 млн., Франция — 1,7 млн. В конце габлицы находятся: Афганистан — 5 штук, Цейлон — 3 штуки и Новая Гвинея — 1 мотоцикл.



Известная фирма резиновых изделий «Дэнлоп» опубликовала недавно интересные расчетно-опытные данные об износе шин на различных дорожных покрытиях. Так, если износоустойчивость шин на хорошем асфальте принять за 100, на бетонном покрытии она снижается до 95, на базальтовом — до 90, на гранитном — до 85, на брусчатке — до 64, и, наконец, на сельских дорогах — до 50. Еще более влияет на износ шин эксплуатация автомобилей на дорогах с большим количеством поворотов.

Как показывают результаты двухлетних исследований, проведенных фирмой «Континенталь», автомобильные шины изнашиваются зимой примерно на 30 проц. меньше, чем летом. Этот несколько неожиданный вывод объясняется тем, что при повышении температуры резина изнашивается более сильно, и, следовательно, зимой она сохраняется лучше, так как меньше нагревается. При эксплуатации в зимних условиях скорость движения автомобилей, как правило, значительно ниже, чем летом, что также имеет важное значение.

\*\*\*

Более 11 000 водительских прав были отняты во второй половине 1956 года у их владельцев в Федеративной Республике Германии; среди них 6880 человек лишились прав за управление автомобилем в нетрезвом виде.

\*\*\*

Большой пожар, жертвой которого стали сотни новых, только что сошедших с конвейера автомобилей, произошел недавно на автомобильном заводе фирмы «Ягуар» в Ковентри. Пожар разрушил более трети всех цехов завода. Около 400 машин удалось, однако, спасти и среди них — две новые гоночные машины, подготовленные к соревнованиям 1957 года.

# „Дьявольский спорт“

В ПОЛЬСКОМ журнале «Мотор» можно было недавно прочесть следующее описание нового вида автомобильных соревнований, получающих все большее распространение в США:

«Как только стартер поднимает свой флажок, раздается оглушительный рев моторов. С каждой секундой он нарастает, и вот колонна из 32 старых легковых автомобилей мчится по Калвер-Сити в сумасшедшей гонке. Специальные устройства из жести еще больше усиливают и без того невероятный шум. Сверкают на солнце огромные шлемы водителей и защитные очки.

Перед глазами зрителей, как на цветной киноленте, мелькают яркие пятна — автомобили окрашены в разные цвета, на бортах машин кричащие рекламные надписи. На трассе становится все теснее. Водители напряжены до предела. Но что там случилось? Два автомобиля — к счастью, в хвосте колонны, — сцепившись, завертели, как в водовороте. Не имеет значения. «Соревнование» продолжается.

Во главе гонки идут три машины. Джек Миллер находится на третьем месте и хочет переложиться на второе. Как это сделать? Его соперник Макджиллен блокирует трассу, умышленно заезжая то вправо, то влево. Оказывается, такая «тактика» разрешена правилами. И Джек вынужден ждать подходящего момента.

Тем временем на трассе разворачиваются события. Еще одна машина, столкнувшись с машиной конкурента, опрокидывается вверх колесами. Обслуживающие рабочие быстро оттачивают ее в сторону.

...Джек Миллер все еще на третьем месте. Нужно пробиваться вперед. «Спортивная техника» в этих гонках довольно своеобразна: главная задача — вынудить противника потерпеть аварию. Но Макджиллен может ответить тем же. Обстановка все больше накаляется. Джек Миллер сильнее стискивает руками штурвал, дает полный газ и делает неожиданный рывок вперед. Макджиллен опоздал на какую-то долю секунды. Контратаковать поздно. На протяжении двух кругов машины идут «нос в нос».

Теперь победит тот, у кого нервы окажутся крепче.

Наступил черед Макджиллена — ведь Джек упорно держится рядом, угрожая выйти вперед. А раз так, то аварию должен вызвать Макджиллен. Иначе ему не избавиться от противника.

Итак, он рискует. Едва заметный бросок влево и тотчас же вправо. Но что это? Опрокидывается не машина Джека, а машина самого Макджиллена. Она взлетает в воздух, падает на землю и вспыхивает.

Теперь Джек Миллер приблизился к победе на один шаг. Нужно догнать возглавляющего гонку Джонни Дэкстона. Джек ничего не видит и не слышит. Перед ним одна цель — Дэкстон.

А сзади разыгрывается второй акт трагедии. Зрители на какое-то время забывают о борьбе за первое место. Их глаза устремлены туда, где лежит охваченный пламенем автомобиль Макджиллена. Клубы дыма становятся все выше и чернее. Слышны сирены пожарных автомобилей. В обморок падают лишь немногие, остальные ждут: их охватила жажда «эмоций». Сгорит ли Макджиллен?.. Нет. Напрягая последние силы, он выскочил из горящей машины. Конечно, он обожжен, к нему бегут санитары. Но это уже не интересно.

Теперь все внимание снова обращено к трассе, где Джек Миллер «борется» с Джонни Дэкстоном. «Кто из них падет жертвой?» — с нетерпением ждут очередного происшествия зрители.

Польский журнал довольно точно передает обстановку и ход этого нового вида автомобильных соревнований — так называемых «дьявольских гонок». Идея их родилась в кругах американских диллеров (агентов фирм), испытывающих большие трудности в сбыте автомобилей. Для усиления рекламы (а также и для «реализации» хоть некой части старых, заполняющих сбытовые площадки автомобилей, которые никто не покупает даже и по бросовой цене) они придумали этот дьявольский «спорт», позволяющий к тому же делать неплохие сборы при продаже билетов.

Суть нового вида «спортивных» соревнований сводится к тому, чтобы вызвать как можно большее количество аварий. Чем более «эффектны» они будут, тем лучше. Для пущей сенсации к гонкам допускаются только «старые» легковые автомобили, но это, разумеется, тоже трюк — ведь одержать победу можно только, имея современный, достаточно мощный, специально приспособленный к гонкам двигатель. И поэтому, хоть кузова и старые, но «начинка» в них вполне современная.

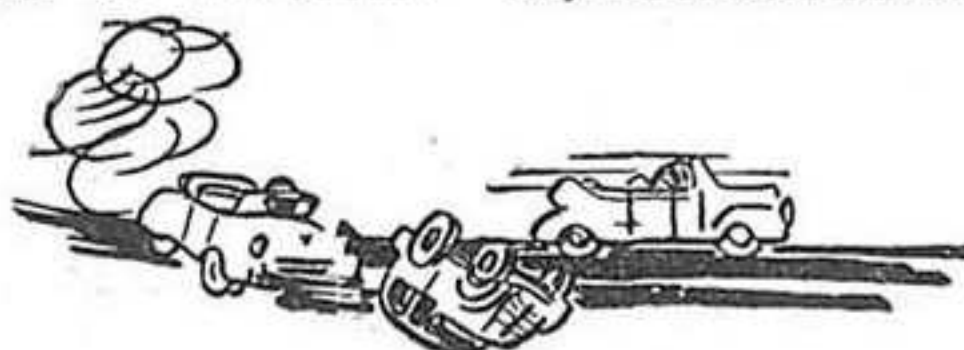
Правила «дьявольских гонок» исходят из того, что нужно любой ценой «разложить» противника. А именно: разрешается вызывать катастрофы, не уступать дорогу, становиться поперек пути — словом, вольноамериканская борьба в автомобильном варианте. Некоторые водители тщательно трудятся над техническим «переустройством» своих машин, призванным обеспечить «нокаутирование» противника и тем самым повысить сенсационность гонок. Например, выключаются тормозные устройства в левом переднем и левом заднем колесах. В результате при нажатии на педаль «схватывает» только правая сторона, и машина начинает, как волчок, вертеться вокруг своей оси. Такой способ торможения применяется обычно во всех случаях, когда противник догоняет и уйти от него нет возможности. Как утверждают ветераны гонок, тому, кто вызвал аварию, обычно угрожает сравнительно меньшая опасность. Машина, идущая сзади, как показывает практика, при столкновении с «волчком» взлетает в воздух. Водителя может спасти от смерти только специально вырезанное в крыше автомобиля большое отверстие, через которое его выбрасывает с большой силой. Однако не всегда происходит так. Часто гонщик, как в клетке, остается в своей машине.

На гонки подобного типа ходят смотреть любители острых ощущений. Встречаются охотники принять участие в таких гонках и среди водителей. Ведь победитель получает большой денежный куш, становится в центре внимания прессы.

Участников соревнований газеты величают «дьяволами во плоти», «лучшими шоферами современности» и т. д. Ради денег и громких «титолов» эти современные гладиаторы капитализма идут на сумасшедший риск, нередко приводящий к смерти и увечьям.

Не рискуют в этом деле только менеджеры и диллеры. Они-то в любом случае оказываются при барыше.

А. Борисов.



# НОВЫЙ УСТАВ ФИА



В КОНЦЕ марта этого года в Париже была проведена чрезвычайная сессия Генеральной Ассамблеи Международной автомобильной федерации (ФИА), на которой обсуждался проект нового устава федерации. Необходимость изменения существующего в течение многих лет устава вызвана значительным развитием за последнее время автомобильного туризма и отказом ряда национальных клубов, в том числе американского, проводить какую-либо деятельность в области автомобильного спорта. Поэтому основные изменения устава свелись, главным образом, к новому порядку приема в члены ФИА и расширению органов, занимающихся вопросами туризма.

Если по старому уставу членом ФИА могла состоять лишь одна национальная организация (клуб, ассоциация или общество), которая осуществляла спортивные полномочия ФИА в своей стране, то теперь членами ФИА могут быть организации только спортивные и только туристские или же объединяющие обе эти функции. Однако в каждой стране членами ФИА могут стать не более двух организаций и лишь на одну из них возлагаются спортивные полномочия ФИА.

Любой автомобильный клуб или ассоциация, которые откажутся от спортивных полномочий ФИА, теряют право называться национальным автомобильным клубом.

Высшим органом ФИА по новому уставу остается Генеральная Ассамблея, имеющая две секции: Международную секцию туризма и автомобилизма (СИУТС) и Международную спортивную секцию (ССИ).

В период между сессиями Генеральной Ассамблеи всю работу ведет комитет, состоящий из 22 человек во главе с президентом и пятью вице-президентами; кандидатуры в этот комитет выдвигают секции. От СИУТС в комитет входит значительно больше членов, чем от ССИ. Рабочими органами комитета являются: секретариат, финансовый комитет и международный апелляционный суд. Апелляционный суд разбирает споры, возникающие между членами ФИА. СИУТС занимается вопросами туризма, обеспечения беспрепятственного пересечения туристами границ государств — членом ФИА, безопасности движения и организации службы технической помощи на дорогах, защиты интересов автомобилистов и т. п. Эта секция имеет несколько международных комиссий, а именно: по туризму, по таможенным вопросам, по вопросам автомобилизма и другие.

Спортивная секция осуществляет руководство автомобильным спортом; она выделяет из своего состава Международную спортивную комиссию (КСИ). Из 12 членов этой комиссии пять должны являться представителями стран с наиболее развитой автомобильной промышленностью и массовым автомобильным спортом.

КСИ занимается составлением международного спортивного кодекса, рас-

смотрением материалов по рекордам и изучением всех вопросов, касающихся автомобильного спорта в национальных клубах.

Спортивная секция и секция туризма и автомобилизма создают Международную техническую комиссию, которая призвана решать различные технические проблемы, выдвигаемые секциями ФИА, в частности такие, как стандартизация автомобилей и их оборудования, разработка технических требований к различным классам и группам автомобилей, разработка методов испытаний автомобилей и проблем повышения безопасности движения, а также мероприятий, обеспечивающих защиту интересов автомобилистов.

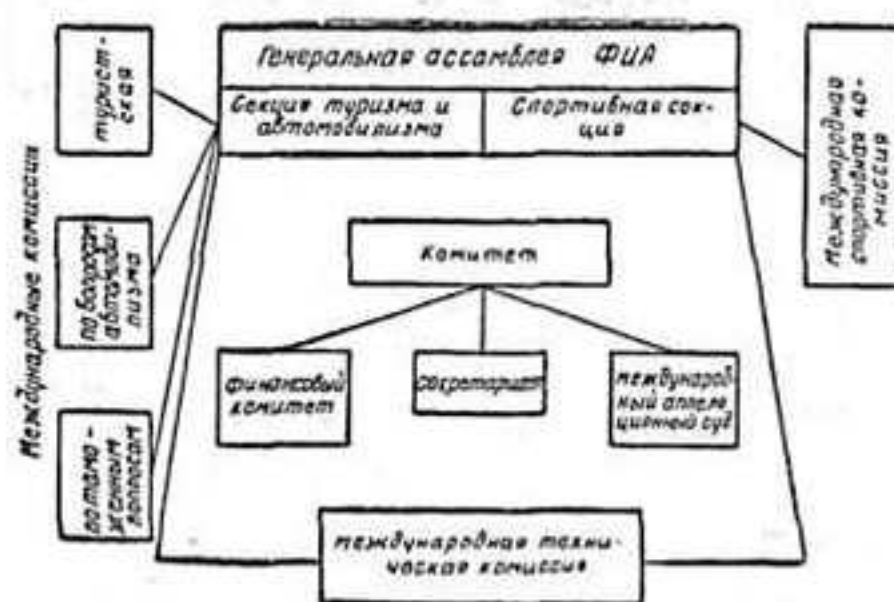


Схема организации ФИА

Проект нового устава одобрен всеми делегатами сессии (при одном воздержавшемся) и подлежит окончательному утверждению на очередной сессии Генеральной Ассамблеи в октябре этого года.

Активное участие в обсуждении проекта устава приняла делегация Центрального автотоклуба СССР. За время сессии члены советской делегации имели многочисленные дружеские беседы с представителями различных стран. Наши спортсмены получили, в частности, приглашения принять участие в ряде международных соревнований. Кроме того, национальные клубы Западной Германии и Франции предложили провести в 1958 году автомобильный пробег по маршруту Париж—Москва—Париж. По мнению членов этих клубов, подобное мероприятие явилось бы одним из значительных событий спортивной жизни.

Л. Афанасьев,  
судья всесоюзной категории.

В розыгрыше «Большого приза Австралии» на гоночных автомобилях победитель гонок Лекс Дэвидсон, выступавший на «Феррари», сумел опередить своего ближайшего конкурента Стэна Джонса, шедшего на «Мазерати», всего на... полкорпуса машины. Оба гонщика прошли дистанцию в 238 км (70 кругов по 3,4 км) с одинаковой средней скоростью 135,18 км/час.

Первое соревнование на первенство ФРГ по мотокроссу в этом году (так называемый «Нижнерейнский кросс») проходило в исключительно трудных дорожных условиях. Из 100 стартовавших гонщиков к финишу пришли лишь 68. Но еще сложнее была, видимо, трасса соревнований по мотокроссу в Брюсселе — здесь из стартовавших 68 гонщиков сумели закончить дистанцию лишь 33.

«Большой мотоциклетный приз Валенсии» выиграл на мотоцикле МВ-Аугуста (500 см<sup>3</sup>) итальянский гонщик Карло Бандироло, показавший на дистанции 72 км среднюю скорость 88,91 км/час. Вторым был француз Байле, отставший от победителя на 30 секунд. Зато в классе мотоциклов до 350 см<sup>3</sup> он оказался победителем, пройдя на «Нортоне» ту же дистанцию за 50.11,1 (85 км/час).

Двойную победу в розыгрыше «Большого приза Сиракуз» одержал итальянец Провини, выигравший на мотоциклах фирмы «Мондиаль» гонки в классе до 125 см<sup>3</sup> и в классе до 250 см<sup>3</sup>. Победителем соревнований в классе до 350 см<sup>3</sup> был Либерати, прошедший на мотоцикле «Жилера» с четырехтактным двигателем дистанцию в 110 км за 45.15,5 (145,83 км/час).

В проведенных недавно общегерманских соревнованиях на регулярность движения автомобилем ночью, так наз. «Равенсбергских ралли», трасса которых проходила по Тевтобургскому лесу, убедительную победу одержали спортсмены ГДР Конечни и Цибульски, завоевавшие золотые медали. Трудную дистанцию в 500 км они прошли ночью со средней скоростью 60 км/час без штрафных очков.

Для получения права на участие в 500-мильных гонках в Индианополисе (которые, как известно, являются третьим зачетным соревнованием розыгрыша мирового первенства 1957 года по гоночным автомобилям) гонщики, впервые участвующие в этих соревнованиях, должны показать на отборочных заездах среднюю скорость прохождения круга не менее 210 км/час.

Эугенио Кастелоти, один из лучших гонщиков «экстра класса», выигравший в прошлом году гонку на 1000 миль («Милле — Миглия») на спортивных автомобилях, и победитель ряда международных соревнований на гоночных автомобилях, погиб недавно во время тренировочных испытаний новых автомобилей «Феррари» в Модене.

## ПАДЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА АВТОМОБИЛЕЙ И МОТОЦИКЛОВ

По сообщению дюссельдорфского журнала «Индустри-Курир», на большинстве автомобильных заводов в Западной Германии за последнее время значительно сократилось производство автомобилей и почти на 30 процентов, по сравнению с прошлым годом, уменьшилось количество заказов на первую половину 1957 года.

Согласно официальным сообщениям из Италии здесь продолжается начавшееся

еще в прошлом году падение производства мотоциклов. В 1956 году общий выпуск мотоциклов был на 12,8 проц. ниже, чем в 1955 году. Первый квартал 1957 года принес дальнейшее сокращение сбыта мотоциклов итальянского производства.

В США выпуск легковых автомобилей в 1956 году был на 36 процентов меньше, чем в 1955 году.



## НА ЛУЧШЕЕ ВОЖДЕНИЕ В ГОРОДСКИХ УСЛОВИЯХ

До старта остается ровно одна минута, и в это время водителю машины, стартующей под № 1, С. Ратникову вручают контрольный листок. Только теперь он узнает, в каких двух пунктах из шести ему нужно побывать в ходе соревнований и поставить отметки судей-контролеров в этом листке.

Так началось традиционное соревнование на мастерство вождения автомобиля в городских условиях, проведенное Московским областным советом ДСО «Буревестник» и Центральным клубом шоферов в Москве.

Одновременно стартовал и второй автомобиль, водитель которого получил другой контрольный листок. Ежеминутно на линию старта выходила новая машина.

Условия зачета весьма строгие: плохой внешний вид автомобиля — 10 штрафных очков, нарушение правил водителем — 10 очков, а уж если авария — спортсмен выбывает из соревнований. Каждая лишняя минута времени, затраченная на прохождение дистанции, — также очко.

В этот день стартовало 50 грузовых и 55 легковых машин. От каждого водителя требовалось не только умение мастерски управлять автомобилем в городских условиях, но и четкое знание правил движения и «географии» города.

Бурное строительство новых кварталов и даже целых районов в столице заставило большинство водителей захватить с собой самые последние справочники Москвы. Да и как обойдешься без справочника, когда КП-3, например, находится около дома № 3 по Индустриальной улице, появившейся только в нынешнем году.

Соревнования трудные, но тем почетнее победа.

В группе грузовых автомобилей победу завоевал Ю. Морозов, шофер одной из автобаз Мосгорисполкома.

Интересно прошли также соревнования водителей легковых автомобилей; здесь на равных условиях стартовали «Победы» и «ЗИМы», старые и новые «Москвичи» и принявший первое спортивное «крещение» автомобиль «Волга». Победил Б. Динерштейн, водитель 7-го таксомоторного парка, выступавший на автомобиле «Победа».

Второе место занял А. Щербаков, выступавший на автомобиле «ЗИМ».

Б. Зубчук.

## ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

ТРАДИЦИОННЫЕ 12-часовые гонки в Себринге (США) — второй этап мирового первенства для спортивных автомобилей — привлекли в этом году более 125 участников (64 экипажа) и сколо 30.000 зрителей. Соревнования проходили, однако, в весьма трудных климатических условиях — при небывалой для этого времени года (23—24 марта) во Флориде тропической жаре, в результате которой из 64 стартовавших автомобилей закончили гонку только 27.

Гонки проводились, как обычно, на кольцевом аэродромном участке длиной 8,363 км. Первые 18 кругов лидировал испанец Портаго на автомобиле «Феррари». С 19-го круга его обошел француз Жан Бера, выступавший на автомобиле «Мазерати» с рабочим объемом двигателя 4,5 л. Этот автомобиль, который в

дальнейшем вел чемпион мира Мануэль Фанхио, и был лучшим в соревнованиях — за 12 часов непрерывной гонки он прошел 1648,2 км (со средней скоростью 137,2 км/час).

На второе место вышел другой автомобиль «Мазерати», который вели Стирлинг Мосс и американский гонщик Гарри Шелл. Этот экипаж, однако, отстал от победителей более чем на два круга. Еще на два круга меньше прошел за 12 часов автомобиль «Ягуар» под управлением Майка Гауторна и Ивора Бьюба.

Ожидавшееся с интересом выступление американского экипажа на новом спортивном автомобиле «Шевроле», который показывал высокие скорости на прикидках, прошло бедно и не принесло фирме успеха.

## НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ГОРНЫХ ГОНК

В нашем журнале (№ 1 и № 2 за 1957 год) сообщалось, что в 1957 году впервые будет разыграно первенство Европы по горным автомобильным гонкам и что некоторые спортивные организации ходатайствуют перед ФИА об изменении опубликованных правил этих соревнований. В частности, речь шла о том, чтобы проводить горные гонки не на первенство фирм (по типу «Кубка конструкторов»), а на личное первенство участников.

Как стало недавно известно, спортивная комиссия ФИА приняла решение изменить условия этих соревнований. Розыгрыш первенства Европы по горным гонкам в 1957 году будет проведен как соревнование на личное первенство. Допускаются к соревнованиям лишь спортивные машины с рабочим объемом цилиндров двигателя до 2 л. Длина трассы ограничивается 6 километрами, а перепад высоты — 300 метров. Обязательными являются два заезда (туда и обратно), причем зачет производится по сумме времени, затраченного на оба заезда (а не по среднему времени).

Окончательно установлен также календарь шести соревнований, входящих в зачет первенства: гонки на горе Венту во Франции (30 июня), на горе Монцени в Италии (21 июля), в горах у Фрейбурга в Германии (28 июля), у горы Гаис в Австрии (15 августа), «Большой горный приз Швейцарии» (25 августа) и гонки на горе Парнас в Греции (29 сентября).

Спортивная комиссия опубликовала список водителей международного «экстракласса» (Фанхио, Мосс, Бера, Коллинс, Гауторн и другие), которым рекомендовано «не стартовать в этих соревнованиях».

## ПОПРАВКА

По вине редакции в журнале № 2 в статье Б. Панферова (стр. 9) допущена ошибка. С третьей по седьмую строки 4-го абзаца следует читать:

«...от верхней кромки цилиндра до нижней кромки окна 78 мм. Выпускное окно пришлось также увеличить (37 × 20). Расстояние между верхними кромками цилиндра и окна составило 40 мм».

## НАГРАДЫ СПОРТСМЕНАМ

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 апреля 1957 года за успехи, достигнутые в деле развития массового физкультурного движения в стране, повышения мастерства советских спортсменов, и успешное выступление на международных соревнованиях награждена большая группа советских спортсменов, в число которых входят и автоспортсмены.

Ордена «Знак почета» удостоены заслуженный мастер спорта СССР Евгений Иосифович Грингаут и мастер спорта СССР Надежда Ивановна Шарапова.

Неоднократный чемпион и рекордсмен СССР тов. Грингаут в настоящее время является старшим тренером Центрального автотоклуба «Трудовые резервы». Одна из лучших спортсменок ДОСААФ Н. И. Шарапова много раз выступала за рубежом, где с успехом защищала честь советского спорта.

Медалью «За трудовую доблесть» награждены: заслуженный мастер спорта судья всесоюзной категории по автоспорту Павел Петрович Воротишкин, бывший начальник Ленинградского автотоклуба ДОСААФ; заслуженный мастер спорта СССР Владимир Иванович Карнеев, тренер по мотоциклетному спорту Центрального автотоклуба СССР; главный конструктор Научного автотоклуба института Александр Иванович Пельтцер, конструктор гоночных автомашин «Звезда»; мастер спорта СССР Иоханнес Аугустович Томсон, чемпион и тренер, воспитавший большую группу талантливых гонщиков, и заслуженный мастер спорта СССР Николай Никифорович Шумилкин, неоднократный абсолютный рекордсмен СССР по шоссейным гонкам.

На обложках: Под знаменами спортивной дружбы.

Композиция худ. В. Винокура.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. К. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), В. Д. МАЙБОРОДА, А. В. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Оформление И. Л. Марголина. Корректор Н. И. Хайло. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва. И-2. Сретенка, 26/1, тел. К 5-52-24. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 17/IV.57. Бум. 60×92/8 1,75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л. 7,5 уч.-изд. л. + 1 вклейка. Подп. к печ. 25/V.57. Г-33257. Тир. 60.000 экз. Цена номера с двумя приложениями 3 руб. Зак. 190.

1-я типография им. С. К. Тимошенко Управления Воениздата  
Москва, К-6, проезд Скворцова-Степанова, дом 3.  
Обложка и вклейка отпечатаны в 1-й Образцовой типографии Главполиграфпрома.

СОДЕРЖАНИЕ:  
В ПОМОЩЬ ТРЕНЕРАМ И СПОРТСМЕНАМ

*В. ДРОБИЦКИЙ*

Подготовка мотоциклетной команды  
к многодневным соревнованиям

●  
*В. КАРНЕЕВ*

Тактика спортсмена-мотоциклиста  
в шоссейно-кольцевых гонках

●  
*И. ЗОТОВ*

Подготовка мотоциклов ИЖ-49, ИЖ-50  
и ИЖ-55К к кроссовым соревнованиям

---

ПОДГОТОВКА К ДАЛЬНЕМУ ТУРИСТСКОМУ  
ПУТЕШЕСТВИЮ

*Е. ПАНЮТИН*

Путешествие из Ульяновска в Ялту  
(Советы начинающим автотуристам)

---

ПОЛЕЗНЫЕ МЕЛОЧИ  
(Предложения автотуристов — рационализаторов)

●

# В ПОМОЩЬ ТРЕНЕРАМ И СПОРТСМЕНАМ

## ПОДГОТОВКА МОТОЦИКЛЕТНОЙ КОМАНДЫ К МНОГОДНЕВНЫМ СОРЕВНОВАНИЯМ

*В. Дробицкий,  
ст. тренер ЦАМК*

Подготовка команды к многодневке имеет много общего с подготовкой к другим видам мотоциклетных соревнований. Однако в ней есть и ряд особенностей, как в организации обучения и тренировки спортсмена, а также в «доводке» машин. Это объясняется спецификой многодневных состязаний, во время которых, как известно, на гонщиков и на мотоциклы ложится большая нагрузка. Особые трудности возникают ввиду сложности оборудования тренировочной трассы.

Для того чтобы вся эта работа проходила строго по плану, предварительно составляется специальная программа, которая охватывает физическую, спортивную, тактическую и техническую подготовку. При этом учитывается опыт и мастерство членов команды, состояние их мотоциклов и т. д.

### ФИЗИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

Физическая подготовка участника многодневных соревнований состоит из комплекса общеразвивающих упражнений и специальной подготовки. В занятия общеразвивающего характера обязательно включаются утренняя зарядка, а также бег, прыжки, волейбол, гребля, гимнастические упражнения и т. п.

Кроме того, в нетренировочные дни рекомендуется проводить в течение 1—2 часов гимнастические упражнения на снарядах. Занятия по физической подготовке должны проводиться с таким расчетом, чтобы повысить выносливость спортсмена и закалить его перед тяжелой спортивной борьбой. Следует подчеркнуть, что к дозировке физической нагрузки надо подходить очень осторожно, строго учитывая индивидуальные особенности, степень натренированности и другие данные каждого спортсмена в отдельности.

Специальная подготовка представляет собой комплекс различных физических упражнений, выполняемых с мотоциклом.

### ТАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

В многодневных соревнованиях решающее значение имеет умение спортсмена пройти всю дистанцию, строго выдерживая время, заданное по расписанию, а на заключительном этапе показать наивысшую скорость. Чтобы успешно справиться с выполнением первого из этих условий, необходимо научиться умело составлять личный план движения в зависимости от трассы каждого дня соревнования. На изучение этого вопроса должно быть обращено самое серьезное внимание в тактической подготовке спортсменов.

Надо добиться, чтобы они правильно создавали для себя нормальный запас времени, используя который можно было бы без опоздания на пункты контроля, ликвидировать различные неисправности мотоцикла, возникающие в пути. Однако нельзя допускать, чтобы создавался завышенный запас времени, так как это ведет к неоправданной гонке на трассе и зачастую к авариям.

Для того чтобы уверенно ориентироваться в пути, правильно пройти всю дистанцию, необходимо уметь пользоваться маршрутными и контрольными картами. Для этого каждый спортсмен должен хорошо разбираться в условных знаках, имеющихся на картах, и уметь быстро рассчитывать скорость движения по заданному времени.

Кроме того, накануне выступления необходимо тщательно изучить правила движения по трассе дорожных соревнований, форму и случаи пользования контрольным листком и правила шоссейно-кольцевых гонок.

### СПОРТИВНАЯ ПОДГОТОВКА

Спортивная подготовка имеет своей целью выработать у спортсмена технику прохождения дистанции соревнований с наилучшими результатами. Для этого подбирают участки местности, подобные тем, которые встретятся на соревнованиях, и отрабатывают способы их преодоления. Такой отработке подлежат, конечно, наиболее сложные препятствия, как, например, тяжелые броды, глубокие рыхлые пески, крутые или мокрые подъемы и т. п. Очень важно сочетать занятия по преодолению препятствий с выработкой у спортсменов умения ориентироваться на местности по схеме и маршрутной карте и быстро выбирать наиболее легкий и безопасный путь. Для этого необходимо подобрать несколько тренировочных трасс (число зависит от дней тренировок), которые включали бы и намеченные препятствия. Трассы должны быть разными, чтобы спортсмены как можно больше двигались по незнакомым дорогам и у них вырабатывались соответствующие качества для многодневных соревнований. Можно допускать и двукратную тренировку на одной и той же трассе, но с ездой в обратном направлении.

Подобренные таким образом трассы следует, кроме того, оборудовать контрольными часами, щитами с надписью КВ и КП, флажками и указателями, применительно к тому, как это будет иметь место во время самих соревнований. Контрольные часы делают из фанеры, вырезав диск диаметром 0,3—0,4 м и краской обозначив цифры. В центре диска укрепляют две фанерные цветные стрелки, которые могут устанавливаться в любое положение.

Схемы трассы, выдаваемые спортсменам, делаются упрощенно карандашом под копирку.

Маршрутные и контрольные карты должны быть заранее отпечатаны, заполнены тренером и розданы за день перед тренировкой.

В день тренировки размечаются и обозначаются флажками предстартовая площадка, линии старта с установленными на видном месте часами; на трассе оборудуются пункты КП и КВ (через 20—30 км), для работы на которых используются свободные от тренировок спортсмены и актив клуба.



Тренировки лучше проводить с выполнением всех условий многодневных соревнований, без каких-либо существенных отступлений. Но перед стартом тренер должен дать свои подробные указания.

С первых же тренировок необходимо воспитывать у спортсменов самостоятельность действий. Поэтому нецелесообразно часто останавливать спортсменов и отмечать их мелкие недостатки, лучше сразу провести подробный разбор на одном из пунктов КВ или в другом удобном месте. Задача тренера будет состоять в том, чтобы в ходе тренировок добиться точного выполнения спортсменами графика и установленных скоростей движения.

Тренировки по скоростным соревнованиям вначале надо проводить отдельно от тренировок по дорожным соревнованиям, а затем их можно объединить. Тренировкам на скорость следует предпослать занятие по изучению правил кольцевых гонок — значения флагов, порядка движения и т. д.

### ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА

Она сводится к тщательной подготовке мотоциклов для надежной работы во все дни соревнований и выработке у спортсменов навыков быстро определять и устранять возникающие в процессе соревнований неисправности и мелкие поломки. Умение с минимальной потерей времени устранить неисправность (конечно, в пределах, допускаемых Положением о многодневке) на таких соревнованиях имеет большое, а подчас и решающее значение.

Учитывая это, тренер должен, имея в виду индивидуальную подготовку каждого спортсмена команды, составить график заданий, в котором определить, что с кем и когда, в каких условиях трассы следует отработать. Необходимо требовать при этом, чтобы спортсмены пользовались только возимым с собой инструментом, как это предусматривается условиями многодневных соревнований.

\* \* \*

Таковы лишь некоторые практические советы по подготовке к многодневным мотоциклетным соревнованиям. Как известно, этот вид состязаний начал культивироваться у нас всего несколько лет назад, и опыт его еще не получил достаточного обобщения. Поэтому и наши рекомендации, основанные главным образом на личной практике, не должны рассматриваться как исчерпывающие.

## ТАКТИКА СПОРТСМЕНА-МОТОЦИКЛИСТА В ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫХ ГОНКАХ

*В. Карнеев,  
заслуженный мастер спорта*

Совершенствование мотоциклетной техники и неуклонный рост мастерства спортсменов-мотоциклистов привели к обострению спортивной борьбы на дистанциях. В связи с этим возросло значение тактики в соревнованиях. Она стала одним из решающих факторов в достижении высоких спортивных результатов.

Для того чтобы выработать правильную тактику, определяющую линию поведения на предстоящих соревнованиях, спортсмен должен прежде всего знать сильные и слабые стороны своих конкурентов и изучить трассу. Ознакомление с трассой следует начинать с детального изучения ее схемы, с тем, чтобы она зрительно хорошо запечатлелась. По прибытии на место соревнований целесообразно пройти пешком по всей трассе, обращая особое внимание на специфику каждого поворота. Необходимо представить себе путь движения мотоцикла при входе в поворот, на самом повороте и при выходе из него.

Обычно тренировка на трассе разрешается только в определенные дни и часы. Поскольку это время ограничено, гонщик должен использовать любую возможность для большего пребывания на трассе. Чем лучше спортсмен узнает трассу предстоящих гонок, тем больше он может рассчитывать на успех.

Во время первого выезда на незнакомую трассу не рекомендуется сразу развивать большую скорость. Очень хорошо, если удастся поехать по ней за каким-либо гонщиком, уже бывавшим на этой трассе и знающим ее. Только после этого можно переходить к движению в повышенном темпе.

Обычно судейская коллегия определяет стартовые места гонщиков по результатам последней зачетной тренировки. Отсюда, необходимо стремиться показать на этой «прикидке» возможно лучший результат, чтобы иметь лучшие шансы на успех во время самих соревнований. Поскольку последняя зачетная тренировка проводится обычно на меньшей дистанции, чем сама гонка, то нет необходимости полностью заправлять мотоцикл топливом. Например, вместо 25 л бензина можно залить в бак только 5 л.

Практика показывает, что нередко победителем шоссейно-кольцевых гонок оказывается не тот спортсмен, который был в ведущей группе или даже первым ушел со старта. Объясняется это несколькими причинами.

В современных условиях для того, чтобы показать хороший результат, нужно не только иметь мотоцикл с отличной динамикой и двигатель большой мощности. Кроме того, гонщик еще должен всегда строго учитывать технические возможности своего мотоцикла. Однако некоторые спортсмены в пылу спортивной борьбы забывают о существовании красной черты на шкале тахометра и, набирая скорость после прохождения поворота, не следят за показаниями стрелки. В итоге возникают поломки двигателя, и гонщик не достигает заветной финишной черты.

Другая причина заключается в том, что спортивная борьба среди спортсменов ведущей группы проходит гораздо острее, чем среди остальных гонщиков. Поэтому усталость организма наступает у них быстрее. Мы не раз наблюдали случаи, когда гонщик, приблизившись к ведущей группе, вдруг оставляет бывших лидеров позади. Такое, на первый взгляд, удивительное явление становится понятным, если учесть, что мотоциклист, шедший в задних рядах, не испытывал предельного нервного напряжения и в момент решающей борьбы он оказывается сильнее и морально и физически.

Следует отметить также еще одно обстоятельство. Для быстрейшего и правильного прохождения каждого поворота существуют определенные наиболее выгодные пути входа в него и выхода. Но когда группа гонщиков одновременно входит в поворот, то тут возникают различные помехи для движения именно по этим наивыгоднейшим путям. В результате — потеря времени, излишняя трата сил.

Однако из этого нельзя делать вывод, что не нужно идти в головной группе. Если возможности мотоцикла позволяют возглавить гонку, то следует незамедлительно вырваться вперед с тем, чтобы, выйдя на «тактический простор», свободно выбирать наиболее выгодные пути движения на всех поворотах, а значит быстрее преодолевать их. Такого преимущества могут не иметь гонщики, идущие группой.

Смелость гонщик должен обязательно сочетать с благоразумием. Нельзя безрассудно увеличивать скорость. В частности, нужно внимательно следить за цифрами, которые появляются на информационной доске. Они позволяют лучше оценивать ход гонки, держать правильный ритм, охлаждая пыл чрезмерно увлекшегося гонщика или, наоборот, указывая на необходимость повысить темп.

Число тактических решений так велико, а характер их настолько разнообразен, что описать их все не представляется возможным. Да в этом и нет необходимости, так как тактический замысел должен быть творчеством самого спортсмена и лишь отчасти корректироваться его тренером.

Остановимся здесь на некоторых примерах тактических решений.

Во время соревнований на первенство Советского Союза по шоссейно-кольцевым гонкам с одним из гонщиков произошел следующий случай. В начале гонки ему не удалось выйти вперед, и только через несколько кругов он приблизился к ведущей группе. Однако все попытки обойти ее не увенчались успехом. Хотя наш спортсмен и проходил поворот быстрее других, но на выходе был вынужден уменьшать скорость, так как именно в этот момент кто-нибудь из гонщиков мешал ему. Тогда, несколько отстав от ведущей группы перед одним из поворотов, он прошел его с максимально возможной скоростью и на выходе, не встретив препятствий, приобрел преимущество, необходимое для обгона.

Второй пример относится к тактическим решениям, основанным на психологических особенностях человека. Известно, что неотступное преследование действует весьма отрицательно на гонщика, идущего впереди. В практике гонок такой прием применяется довольно часто с целью вызвать преждевременную усталость противника и, воспользовавшись этим, выйти вперед. Нередки случаи, когда идущий сзади гонщик не особенно спешит с обгоном, исходя из указанных выше соображений.

Есть, так сказать, и контрприем, позволяющий оторваться от преследователя. Если лидер уверен в себе, то он может незаметно снизить темп движения. Так как противник стремится только к одному — «сидеть на колесе», то сразу не заметит этот маневр. Таким образом, образуется как бы некоторый «запас» скорости, о котором идущий сзади гонщик и не подозревает. Теперь задача сводится только к тому, чтобы сделать резкий неожиданный рывок. Для этого можно воспользоваться, например, каким-либо спуском на трассе после крутого поворота. И чем решительнее будет осуществлен такой прием, тем меньше времени останется у противника сообразить, что же произошло?

Образец продуманной тактики продемонстрировал один из сильнейших чехословацких гонщиков Яромир Чижек — победитель шоссейно-кольцевых гонок, состоявшихся в 1956 году в Ленинграде.

Многим было непонятно, почему Чижек привез в Ленинград мотоцикл «Ява» не специальной модели, предназначенной для шоссейных гонок, которая имеет мощность 55 л. с., а модели «Кросс», с мощностью двигателя 38 л. с.

Между тем это было важной тактической находкой. Чижек хорошо знал, что ленинградская трасса для шоссейно-кольцевых гонок состоит из двух полуокружностей большого радиуса. Скорость движения мотоцикла на одной из них не могла превысить 110 км/час и 145 км/час на другой. Вследствие этого большая мощность двигателя была бы не полностью использована. Зато повороты на трассе имеют угол 90°, а один даже — 40°. Естественно, что в этих условиях будет иметь преимущество легкий по весу и маневренный мотоцикл. Такими качествами как раз и обладал мотоцикл «Ява» модели «Кросс», приспособленный для шоссейно-кольцевых гонок. Неудивительно поэтому, что Яромир Чижек блестяще выиграл соревнование в классе мотоциклов до 500 куб. см.

Следует отметить, что спортсмены по-разному проходят различные повороты. Обычно гонщик, участвовавший ранее в кроссовых соревнованиях, лучше проходит повороты с маленьким радиусом, а гонщик-шоссейник — с большим радиусом. Вот почему, наблюдая за своими противниками в период совместных тренировок, следует заметить, кому какие повороты удаются лучше. Исходя из этого, надо еще до гонки твердо определить, кого из гонщиков на каких поворотах легче и целесообразнее обходить.

Поступая так, многократная чемпионка Советского Союза мастер спорта Нина Сусова во время гонок на таллинской трассе не раз обходила сильнейших гонщиков на сложном повороте «Клоостриметса».

Готовых тактических «рецептов» на все случаи жизни не существует. К тому же сложные тактические задачи чаще всего возникают во время самой гонки. Поэтому всемерно расширяя тактический кругозор спортсменов, нужно добиваться, чтобы правильные решения принимались ими самими. Но, конечно, из этого не вытекает, что не надо заранее намечать тактический план гонки. Такой план должен быть, и всегда необходимо стремиться его выполнить. Если же в процессе соревнования становится ясным, что тактический план ошибочен, нужно смело принимать другое решение.

Важную роль в разработке тактики спортсмена-мотоциклиста играет тренер. Он определяет общий тактический план как для всей команды, так и для каждого гонщика в отдельности.

Особенно велико значение тренера в определении тактики во время самой гонки, когда он лучше гонщика знает, как разворачиваются события. Здесь-то, пользуясь условными знаками и информационной доской, тренер обязан подсказать гонщику, что следует предпринять.

Приведем пример. Один из гонщиков, став лидером, с каждым кругом начал уходить от своих преследователей. При этом цифры, написанные мелом на информационной доске, говорили ему о том, что он уже выигрывает у ближайшего соперника 10—15 секунд. Казалось, можно было бы снизить темп, с тем чтобы избежать излишнего риска.

Однако тренер лидера при его появлении начинал энергично крутить рукой, что означало — «прибавь».

В чем же дело? Правильно ли поступил тренер, заставив спортсмена, возглавляющего гонку, идти с еще большей скоростью. Оказывается, правильно. Тренер заметил, что один из гонщиков, находившихся в хвосте, обходит на каждом круге нескольких соперников. Определив по секундомеру время прохождения круга, тренер убедился в опасности, грозящей лидеру. Вот почему он и потребовал, чтобы лидер наращивал темп: через 8—10 кругов было бы поздно это сделать.

Даже такая простая помощь иногда имеет для спортсмена решающее значение.

Не нужно также забывать, что во время гонки тренер находится в относительно более спокойных условиях, чем гонщик. А это дает ему возможность делать более правильные выводы.

Непосредственно перед гонкой спортсмен часто очень нуждается в моральной поддержке и своевременном совете человека, которому он верит и авторитет которого является для него непреклонным. Но задача тренера в это время будет состоять не только в том, чтобы ободрить спортсмена, а главным образом в уточнении и корректировке ранее намеченного тактического плана гонки.

Тактика советских мотоциклистов в шоссейно-кольцевых гонках — результат коллективного творчества многих спортсменов. Дальнейшее совершенствование тактического мастерства гонщиков — залог их успехов в этих увлекательных соревнованиях.

## ПОДГОТОВКА МОТОЦИКЛОВ ИЖ-49, ИЖ-50 И ИЖ-55К К КРОССОВЫМ СОРЕВНОВАНИЯМ

Инж. И. Зотов,  
мастер спорта СССР

В кроссовых соревнованиях широко используются дорожные мотоциклы. Однако при этом требуется произвести некоторое переоборудование. Так, снимается фара, задний фонарь и багажник. Передний щиток заменяется щитком мотоцикла К-125 или М1-А. Задний щиток лучше всего использовать от мотоцикла ИЖ-50, срезав нижнюю часть на 100 мм.

Для увеличения проходимости мотоцикла следует снять подставку и установить верхние выпускные трубы, как на мотоциклах ИЖ-50 или ИЖ-55К. Заднюю часть рамы ИЖ-49 рекомендуется усилить стальными косынками толщиной 3 мм.

Переднюю стойку заднего щитка с хомутом следует перенести вперед, просверлив для этого новое отверстие на расстоянии 40 мм от старого, как указано на рис. 1.

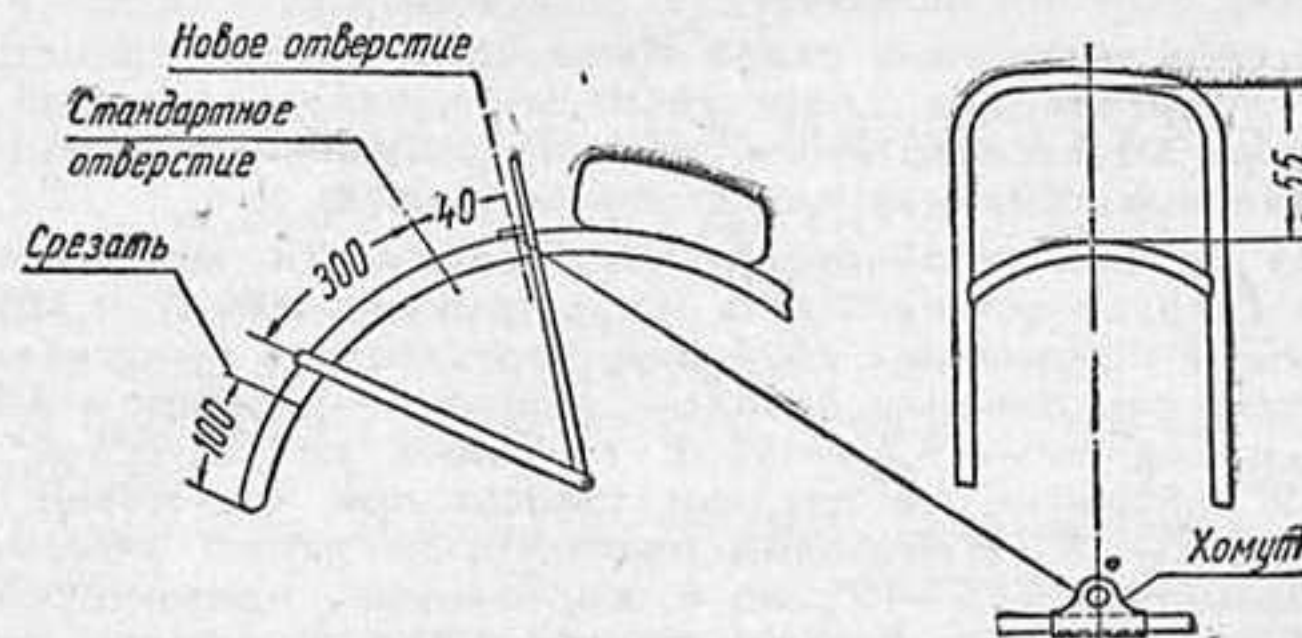


Рис. 1

Заднюю стойку также несколько перемещают вверх и укрепляют на расстоянии 300 мм от передней, гоночную подушку передвигают вперед с таким расчетом, чтобы она не доходила до седла на 30 мм.

Для того чтобы облегчить вытаскивание застрявшего мотоцикла, к стойке приваривают ручку в виде дуги.

Подножки с резиновыми валиками для кросса не совсем удобны. Вместо них надо изготовить другие (рис. 2). Эти подножки не позволяют соскользнуть ноге во время езды.

Чтобы носок ноги не попал под нижнюю часть рамы мотоцикла (а это возможно при движении по глубокой колее), полезно сделать специальное приспособление. Берутся две 15-мм трубы. На сплюснутых концах трубок просверливаются отверстия, в которых с одной стороны проходит болт, крепящий косынку к картеру двигателя, а с другой — болт, связывающий с подножкой. Для этого в торцевой части подножки делается отверстие диаметром 6,1 мм.

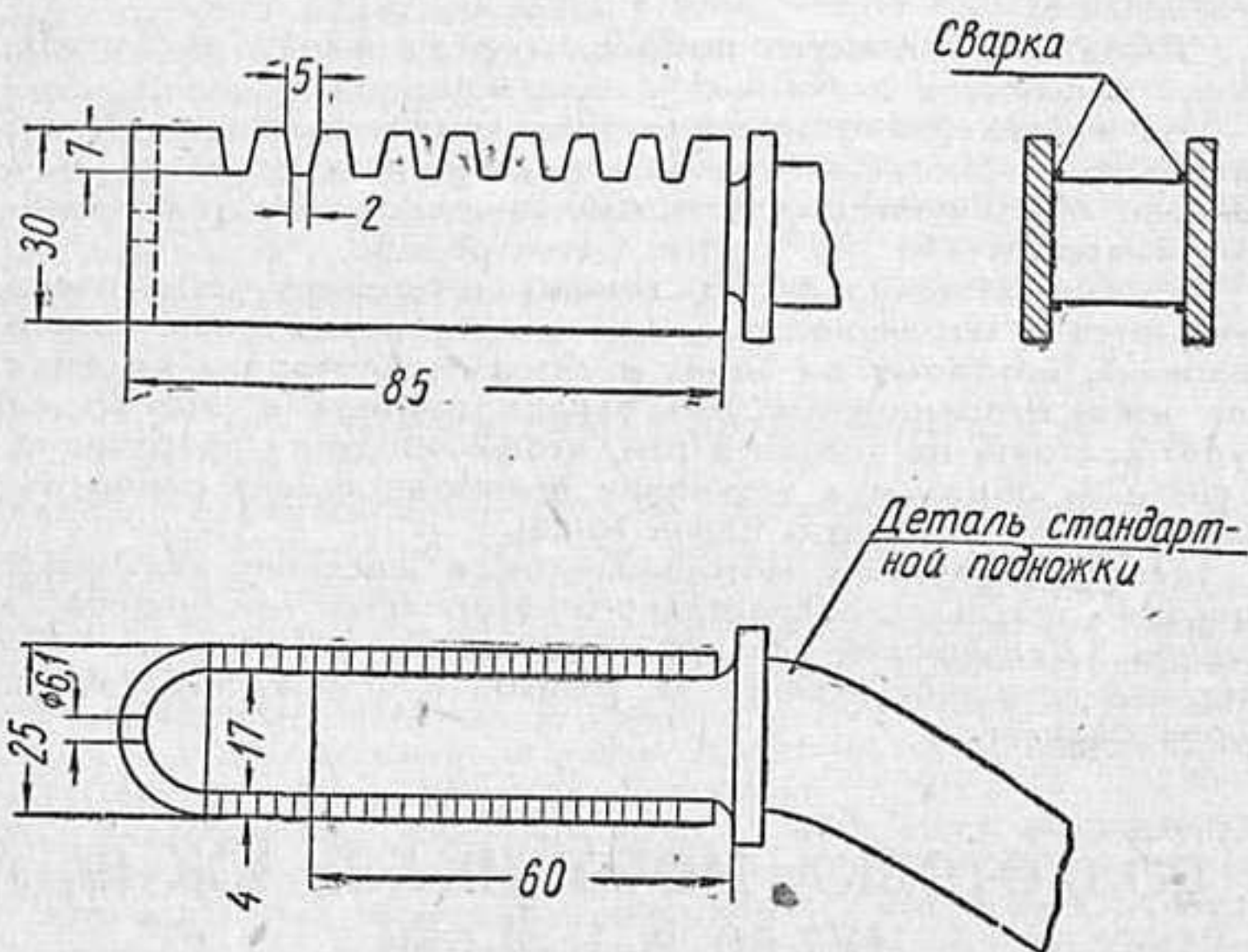


Рис. 2

На мотоциклах ИЖ-55К передняя часть седла очень опущена, и мотоциклист на ходу соскальзывает вперед. Поэтому седло поднимают, приваривая трубки высотой 20 мм.

Кроме того, на мотоцикле следует сделать упор для тормозного рычага (ножного), для чего необходимо изготовить из стали пластинку  $8 \times 8$  мм длиной 30 мм и приваривать ее к рычагу тормоза.

На мотоцикле ИЖ-55К тормозная тяга выполнена в виде гибкого троса, который очень быстро вытягивается. Вместо троса целесообразнее ставить обычную жесткую тягу, изогнув ее по месту установки.

Рама мотоцикла ИЖ-55К — трубчатая с легкоъемными гидравлическими амортизаторами. Во избежание отвертывания центрального стержня его следует сбоку просверлить и в отверстие вставить шпильку.

Экспериментальный отдел Ижевского завода сконструировал глушитель для спортивных мотоциклов, который по сравнению со стандартными дает повышение мощности на максимальных оборотах двигателя до 2 л. с.

Для лучшей устойчивости и проходимости мотоцикла в кроссе следует устанавливать на мотоциклы ИЖ-49 и ИЖ-50 кроссовые покрышки с глубоким протектором, выпускаемые Ленинградским шинным заводом, заднюю — размером  $3,50-19''$  и переднюю —  $3,25-19''$  с глубоким протектором или  $3,25-19''$  обычную. На трудных трассах при отсутствии покрышки  $3,50-19''$  с глубоким протектором ставят покрышку М-72 размером  $3,75-19''$ , но с вырезанным протектором в шахматном порядке. В этом случае надо поставить звездочку на коробке передач с меньшим числом зубьев.

Давление в шинах держат: на заднем колесе с покрышкой глубокого протектора  $3,50-19''$  и  $3,75-19''$  — в среднем

$1,6-1,7$  атм, а при обычном протекторе — в среднем  $2,0$  атм; на переднем колесе с покрышкой глубокого протектора  $3,25-19''$  — в среднем  $1,5$  атм, а при обычной покрышке — в среднем  $1,6$  атм.

С целью увеличения сцепления покрышки с грунтом давление в них следует понижать на  $0,1-0,2$  атм. Например, вместо  $1,6-1,7$  снизить до  $1,5$  атм.

В случае очень легкой трассы кросса и наличия на ней камней, чтобы не пробить покрышку, давление повышают выше указанного на  $0,2$  атм.

При невысоком давлении покрышки заднего колеса часто проворачиваются, особенно при резком открытии дросселя, поэтому целесообразно на внутренней части обода делать зубилом насечки.

Для того чтобы рука в мокрой перчатке не скользила по резиновой рукоятке, в рукоятку вводят круглую проволоку или деревянный стержень диаметром в 3 мм, подобно тому, как это сделано заводом на мотоцикле ИЖ-55К. Стержень при положении рукоятки, закрывшей газ, должен быть расположен, как показано на рис. 3. После установки стержня ручку следует обмотать изоляционной лентой или пластиком.

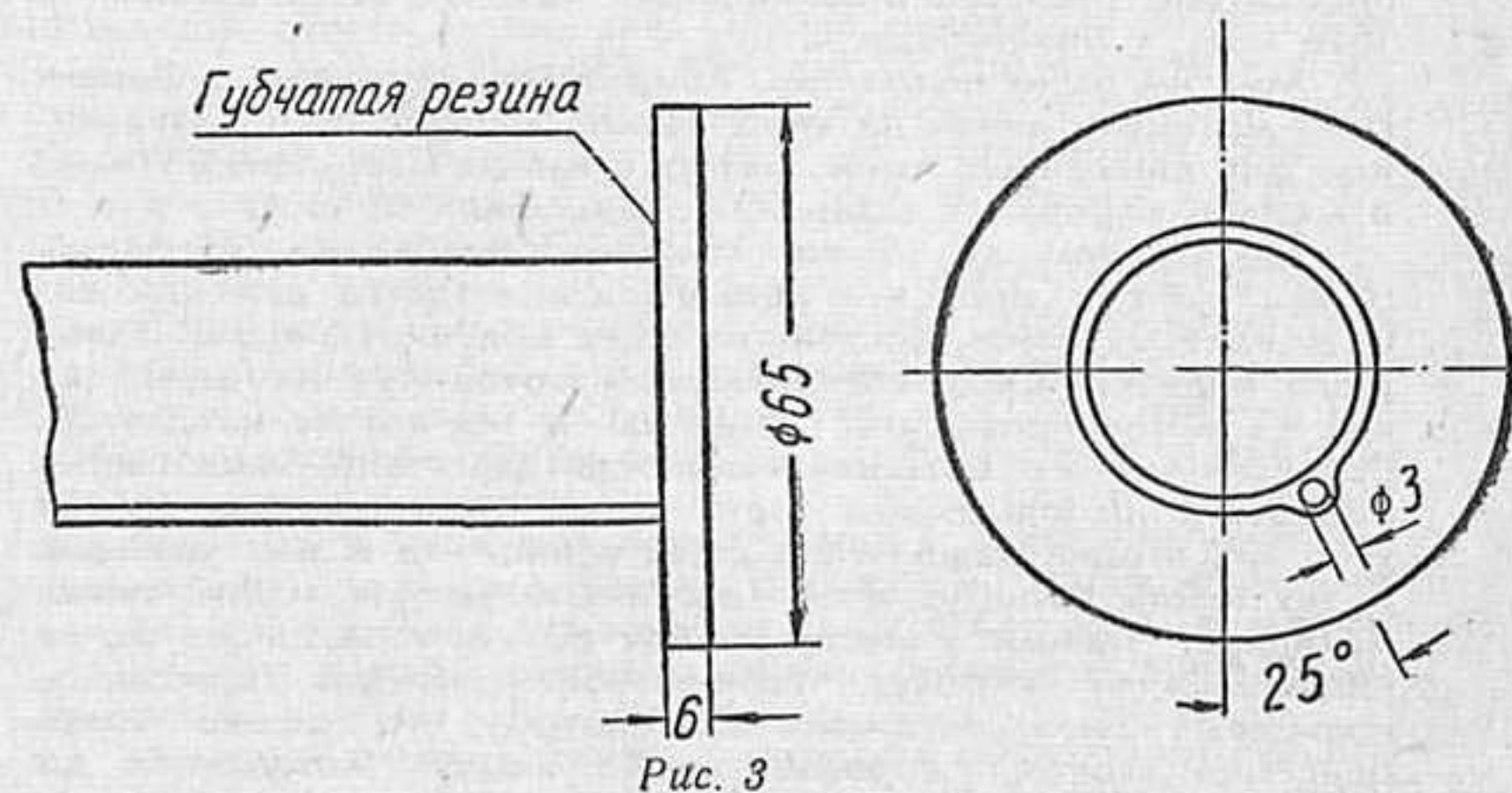


Рис. 3

При использовании мотоцикла в кроссе, особенно при прохождении глубоких бродов, нормальная работа двигателя может быть нарушена, если не принять мер против попадания воды через карбюратор.

Испытанным средством от этого являются водоотделители, выполненные в виде металлической коробки (фильтра) с трубами для приема воздуха, вмонтированными в инструментальный ящик топливного бака. Та часть приспособления, которая надевается на карбюратор, состоит из барабана, изготовленного из 1-мм железа длиной 112 мм. Внутренний диаметр барабана должен иметь размер 110 мм.

С одной стороны барабана приваривается доньшко, а с другой — корпус от стандартного фильтра (без внутренней сетчатой части) со стандартным хомутом для крепления к карбюратору.

Снизу приспособления, для спуска воды (которая может со временем набраться, хотя и в небольшом количестве), устанавливается небольшая пробка. А с боков привариваются два патрубка, для чего можно использовать выпускные трубы диаметром 35 мм. Такие же трубы следует вварить в топливный бак, причем верхние концы труб вывести в инструментальный ящик. Трубы соединяются с фильтром прорезиненными шлангами. Чтобы мелкий инструмент не попал в трубы, последние следует оградить перегородкой, а отверстия труб — сеткой. Для приема воздуха в крышке инструментального ящика прорезаются окна, а над ними устанавливается козырек.

# ПОДГОТОВКА К ДАЛЬНЕМУ ТУРИСТСКОМУ ПУТЕШЕСТВИЮ

## ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ УЛЬЯНОВСКА В ЯЛТУ (Советы начинающим автотуристам)

В редакцию журнала «За рулем» приходит множество писем, авторы которых просят помочь им советами по организации автотуристских путешествий. Характерным является письмо автолюбителей Безбородовых из г. Ульяновска.

*Уважаемая редакция журнала  
"За рулем"!*

*Мы, автотуристы из г. Ульяновска,  
один из них Безбородовы обратились  
к Вам со следующим вопросом:*

*Летом этого года (июль-август) мы собираемся провести свой летний отпуск и хотим ехать в туристическое путешествие в Крым, но сомневаемся, какие маршруты выбрать на своем автомобиле и где остановиться на берегу Черного моря.*

*Не имея опыта (а нам хочется быть  
мудрыми) в подобных путешествиях  
и соответствующего опыта, мы очень  
просим помочь нам в этом деле, особенно  
наше оборудование машины, где брать и где  
не нужно брать в дорогу, где нам  
лучше ехать и где нам остановиться в ночле  
путешествия и т. д.*

С просьбой ответить на это письмо редакция обратилась к заместителю председателя секции автотуризма Центрального московского автотоклуба ДОСААФ и председателю технической комиссии этой секции инженеру К. А. Панютину. Ответ г. Панютину, представляющий, на наш взгляд, интерес для многих начинающих автотуристов, приводится ниже.

Уважаемые товарищи!

Конечно, в одном письме трудно ответить подробно на все поставленные вами вопросы. Поэтому я постараюсь осветить только наиболее главные, по моему мнению, моменты подготовки и организации путешествия.

Для того чтобы задуманное путешествие прошло с наибольшей пользой и сочетало бы в себе интересную, увлекательную поездку в новые, не известные туристу места с разумным отдыхом, нужно заранее провести целый ряд серьезных подготовительных работ:

— Выбрать и уточнить маршрут поездки, составить схему, график движения и общий режим путешествия.

— Произвести техническую подготовку автомобиля, включающую в себя тщательную проверку всех узлов и агрегатов и техническое обслуживание, а также специальное дооборудование для туристских целей.

— Подготовить необходимый в путешествии инвентарь, принадлежности, личные вещи водителя и пассажиров, запас бензина и смазки; наиболее рационально разместить все взятое с собой в автомобиле.

### I. РАЗРАБОТКА МАРШРУТА И ГРАФИКА ДВИЖЕНИЯ

При разработке маршрута и графика движения туристы обычно исходят из того, что маршрут должен:

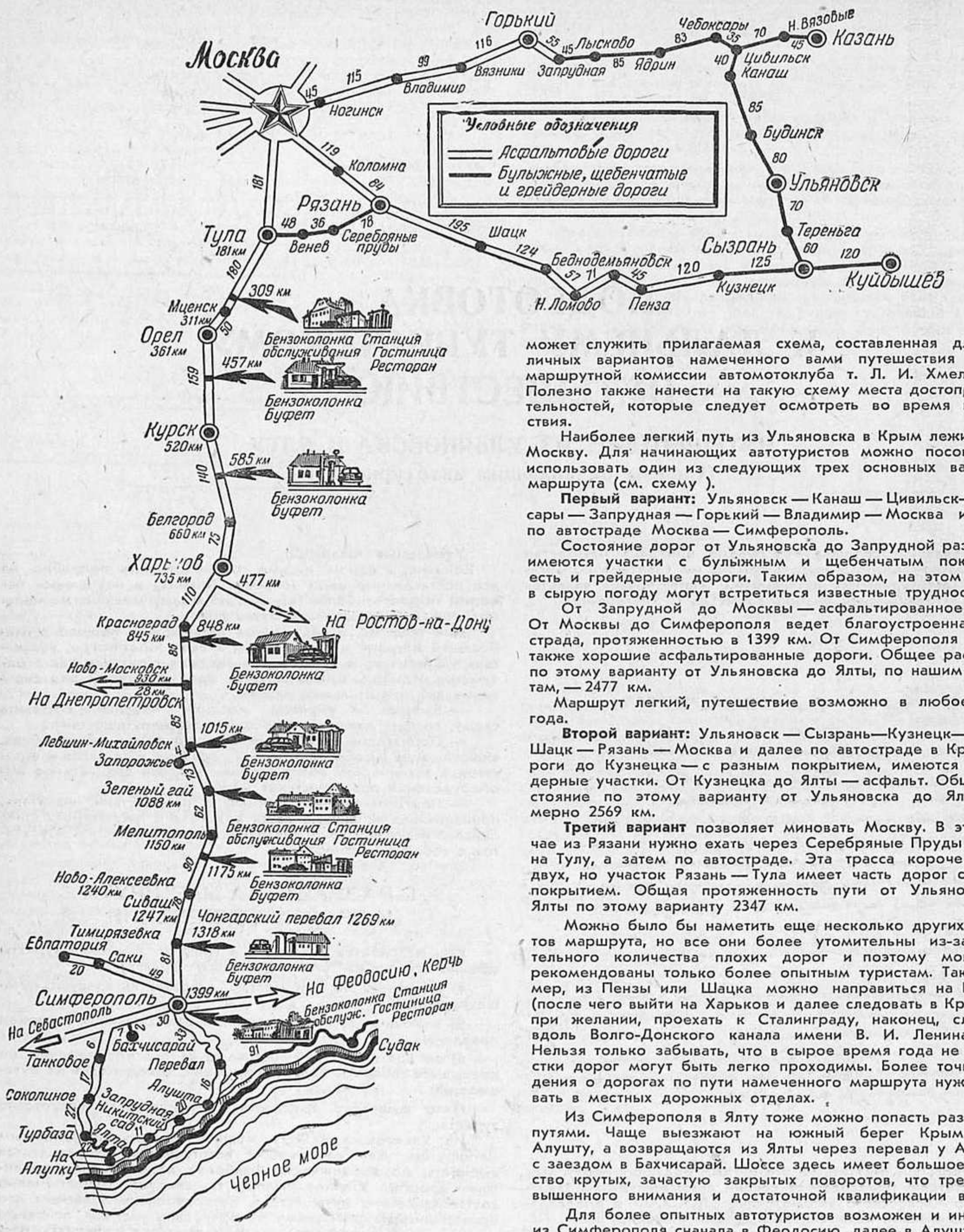
а) проходить по тем местам, которые интересуют путешественников;

б) включать дороги, доступные для движения в период поездки;

в) по времени, затрачиваемому на его прохождение, не превышать общего баланса времени, отведенного на путешествие;

г) по категории трудности соответствовать подготовке туриста.

Из Ульяновска в Ялту можно проехать по различным маршрутам. Для начинающих автотуристов рекомендуется выбирать, по возможности, наиболее легкие, благоустроенные дороги. Уточняя маршрут, следует одновременно составлять схему путешествия, которая очень облегчает его проведение. На этой схеме должны быть указаны основные населенные пункты, через которые придется проезжать, расстояние между ними, а также покрытие дорог, наличие бензозаправочных станций, гостиниц, столовых и т. п. Примером



может служить прилагаемая схема, составленная для различных вариантов намеченного вами путешествия членом маршрутной комиссии автомотоклуба т. Л. И. Хмелевским. Полезно также нанести на такую схему места достопримечательностей, которые следует осмотреть во время путешествия.

Наиболее легкий путь из Ульяновска в Крым лежит через Москву. Для начинающих автолюбителей можно посоветовать использовать один из следующих трех основных вариантов маршрута (см. схему).

**Первый вариант:** Ульяновск — Канаш — Цивильск — Чебоксары — Запрудная — Горький — Владимир — Москва и далее по автостраде Москва — Симферополь.

Состояние дорог от Ульяновска до Запрудной различное; имеются участки с булыжным и щебенчатым покрытием, есть и грейдерные дороги. Таким образом, на этом участке в сырую погоду могут встретиться известные трудности.

От Запрудной до Москвы — асфальтированное шоссе. От Москвы до Симферополя ведет благоустроенная автострада, протяженностью в 1399 км. От Симферополя до Ялты также хорошие асфальтированные дороги. Общее расстояние по этому варианту от Ульяновска до Ялты, по нашим подсчетам, — 2477 км.

Маршрут легкий, путешествие возможно в любое время года.

**Второй вариант:** Ульяновск — Сызрань — Кузнецк — Пенза — Шацк — Рязань — Москва и далее по автостраде в Крым. Дороги до Кузнецка — с разным покрытием, имеются и грейдерные участки. От Кузнецка до Ялты — асфальт. Общее расстояние по этому варианту от Ульяновска до Ялты примерно 2569 км.

**Третий вариант** позволяет миновать Москву. В этом случае из Рязани нужно ехать через Серебряные Пруды и Венев на Тулу, а затем по автостраде. Эта трасса короче первых двух, но участок Рязань — Тула имеет часть дорог с плохим покрытием. Общая протяженность пути от Ульяновска до Ялты по этому варианту 2347 км.

Можно было бы наметить еще несколько других вариантов маршрута, но все они более утомительны из-за значительного количества плохих дорог и поэтому могут быть рекомендованы только более опытным туристам. Так, например, из Пензы или Шацка можно направиться на Воронеж (после чего выйти на Харьков и далее следовать в Крым) или, при желании, проехать к Сталинграду, наконец, следовать вдоль Волго-Донского канала имени В. И. Ленина и т. д. Нельзя только забывать, что в сырое время года не все участки дорог могут быть легко проходимы. Более точные сведения о дорогах по пути намеченного маршрута нужно узнавать в местных дорожных отделах.

Из Симферополя в Ялту тоже можно попасть различными путями. Чаще выезжают на южный берег Крыма через Алушту, а возвращаются из Ялты через перевал у Ай-Петри, с заездом в Бахчисарай. Шоссе здесь имеет большое количество крутых, зачастую закрытых поворотов, что требует повышенного внимания и достаточной квалификации водителя.

Для более опытных автолюбителей возможен и иной путь: из Симферополя сначала в Феодосию, далее в Алушту и уже затем в Ялту. Поездка по этому маршруту служит хорошей тренировкой для прохождения более сложных маршрутов.

Следует предупредить, что если у туриста нет достаточного навыка в вождении автомобилей в различных дорожных условиях, то не рекомендуется сразу же ехать в Ялту. В этом случае можно посоветовать доехать до Алушты и там провести свой отпуск. Дорога от Симферополя до Алушты, хотя и представляет значительные трудности из-за множества поворотов, спусков и подъемов, но все же гораздо легче, чем путь от Алушты до Ялты. В Алуште можно остановиться в «Рабочем уголке», в автопансионате, который находится на самом берегу моря.

Автотуристу, не имеющему большого опыта и желающему провести отпуск в Крыму, на берегу Черного моря, можно порекомендовать поездку от Симферополя в Евпаторию — 69 км — по ровной асфальтированной дороге. Евпатория славится своим чудесным песчаным «золотым» пляжем, единственным на всем Крымском побережье. Здесь также имеется автопансионат.

Путевки в автопансионаты можно заблаговременно приобрести в Москве по адресу: ул. Кирова, д. 47, Главкурортторг.

График движения и общий режим путешествия можно рекомендовать примерно следующие: по автомагистралям проходить за сутки до 500 км, по асфальтированным, грейдерным и булыжным дорогам с хорошим покрытием до 250—300 км, по горным и грунтовым дорогам и дорогам с плохим покрытием до 150—200 км и по горным дорогам тяжелого профиля 75—100 км. Среднесуточный пробег следует определить примерно в 250—300 км. Приведенные данные могут несколько колебаться в ту или другую сторону в зависимости от опытности и выносливости водителя, состояния и марки автомобиля, времени года, погоды и других причин.

При разработке графика движения надо заранее наметить места ночевки в пути. Лучше их запланировать в небольших населенных пунктах. Останавливаться можно в гостиницах, Домах колхозника, в пансионатах для автотуристов. Однако большинство путешественников предпочитает ночевать в своих машинах или походных палатках. Не рекомендуется только устраивать ночевки вдали от жилья и проезжих дорог, особенно, когда путешествие совершается на одной машине. Если ночью неожиданно испортится погода и пойдет дождь, то может оказаться невозможным самостоятельно выбраться на шоссе. Не следует планировать движение в ночное время. Нужно выезжать в путь утром, как можно раньше, а останавливаться на ночлег до наступления сумерек. При движении на юге в жаркое время в середине дня полезно устраивать длительный привал.

Не менее трети времени, отведенного на путешествие, следует запланировать исключительно для отдыха. В этот период совершают только местные экскурсии и короткие радиальные поездки.

При разработке режима путешествия рекомендуется предусмотреть время для осмотра достопримечательностей. Так, например, при поездке по Симферопольскому шоссе очень интересно заехать в Ясную Поляну и осмотреть Дом-музей Л. Н. Толстого, завернуть в усадьбу И. С. Тургенева в Спасско-Лутовинове, проехать к Днепропетровску и полюбоваться Днепрогэсом, посетить заповедник Аскания-Нова и т. д.

Чтобы лучше знать, где и что осмотреть в пути, советуем до выезда прочесть книгу «Автомобильный и мотоциклетный туризм» (спутник туриста), написанную коллективом авторов, членов туристской секции Московского центрального автотоклуба ДОСААФ, изданную в 1956 году государственным издательством «Физкультура и спорт». Пользуясь указанной книгой, вы легко сможете составить интересный маршрут путешествия.

## II. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА АВТОМОБИЛЯ

Автомобиль до выезда должен быть соответствующим образом подготовлен. Эта подготовка заключается в некотором дооборудовании машины, ее тщательной проверке и техническом обслуживании. О дооборудовании туристского автомобиля было достаточно подробно рассказано в журнале «За рулем» № 3 за 1956 г. и в приложениях к журналу №№ 1, 5 и 8 за 1956 г.

Залогом безотказной работы автомобиля является систематическое профилактическое обслуживание в пути, что также должно быть предусмотрено заранее.

До начала путешествия необходимо тщательнейшим образом проверить и отрегулировать автомобиль: полностью устранить замеченные недостатки, заменить изношенные детали и т. д.

Лучше всего подготовку совместить с проведением предусмотренного заводскими инструкциями второго технического обслуживания автомобиля (ТО-2). При этом особое внимание нужно обращать на следующее.

При поездке на дальнее расстояние повреждения шин могут служить источником многочисленных неприятностей для водителя и пассажиров. Во избежание этого рекомендуется применять только заведомо надежные покрышки, с не слишком изношенным протектором, желательнее невулканизированные. Старые покрышки лучше вообще заменить. Перед поездкой следует снять с автомобиля колеса, тщательно вымыть шины, насухо их протереть и внимательно осмотреть снаружи поверхность сантиметр за сантиметром. При этом, как правило, обнаруживаются впившиеся в резину гвозди, обрезки или стружки металла, кусочки стекла. Все это необходимо удалить, поскольку такие предметы могут привести в пути к проколу камеры. Если же будут обнаружены значительные повреждения поверхности покрышки, то ее следует отдать в ремонт.

Камеры лучше применять только новые или надежно завулканизированные. В пути при длительном движении на высокой скорости шины очень сильно нагреваются, особенно на юге. Поэтому заплатки, поставленные только с помощью клея, не надежны.

Устанавливая камеру на место, очищают покрышку изнутри и обод колеса от пыли и грязи, а затем протирают их тряпкой, посыпанной тальком. Тальк значительно уменьшает трение и предохраняет камеры от протирания и от прилипания к покрышке и к ободу колеса.

Следует также проверить подшипники передних колес. Лучше всего снять тормозные барабаны, а затем и подшипники, тщательно их промыть керосином и осмотреть. Шарики (ролики) подшипников, их внутренние и наружные обоймы не должны иметь раковин и шероховатостей — это признак начинающегося разрушения от больших нагрузок или недостатка смазки. Такие подшипники необходимо заменить, ибо в дальнейшем разрушение пойдет очень быстро и может быть причиной серьезной аварии.

Смазывая подшипники, нужно учитывать, что при длительном движении ступицы колес часто сильно нагреваются и обычный солидол плавится и вытекает из них, особенно на юге. Поэтому при подготовке автомобиля для путешествия на юг рекомендуется применять тугоплавкую консистентную смазку 1—13, в крайнем случае — консталин. Если же пользуются солидолом, то смазку подшипников следует периодически проверять в пути и по мере необходимости возобновлять.

При регулировке подшипников ни в коем случае нельзя затягивать их слишком туго. Перетянутые подшипники будут сильно перегреваться и разрушаться. Однако также быстро могут разрушиться и слабо затянутые подшипники. Шплинт нужно обязательно поставить новый и надежно развести его концы.

Если автомобиль имеет уже значительный пробег, то перед длительным путешествием следует проверить тормозные колодки. Накладки колодок не должны иметь большого износа, а их заклепки — подходить близко к поверхности. Если будет обнаружено, что колодки замаслены или загрязнены, то их нужно промыть керосином с помощью жесткой щетки. Пользуясь, что сняты колеса и тормозные барабаны, нужно проверить и тщательно подтянуть все болты крепления тормозных дисков и одновременно гайки рычагов поворотных цапф и все шарниры рулевого управления.

После установки передних колес надо выверить величину их схождения. При движении с высокими скоростями и на длительное расстояние из-за неправильной регулировки колес может быть чрезвычайно интенсивный износ протектора шин.

В автомобиле, длительно эксплуатировавшемся, рекомендуется промазать рессоры графитовой смазкой. Ее можно приготовить из мелкого порошкообразного или чешуйчатого графита, смешанного с солидолом. Применение этой смазки значительно повышает мягкость и комфортабельность езды. Особенно это важно для автомобилей «Москвич-401». Смазку рессор этого автомобиля можно осуществить, не снимая рессоры, с помощью разжимных струбцин или большой отвертки, крейцмейселя, зубила.

Однако лучше рессоры снять, разобрать, очистить от грязи и ржавчины каждый лист и обильно промазать с обеих сторон графитовой мазью, после чего вновь, пользуясь тисками, собрать рессору. Если автомобилю предстоит в путешествии большая нагрузка (4 человека и значительный багаж), а рессоры уже изношены или ослабли, то их можно усилить, добавив один (подкоренной) лист от другой старой рессоры.

Перед путешествием рекомендуется тщательно промыть бензиновый бак от обычно скапливающейся в нем грязи и ржавчины. Нужно вскрыть также фильтр — отстойник для бензина, очистить его от всех осадков, промыть и снова собрать, следя за целостью и исправностью уплотняющей пробковой прокладки. Ненадежную прокладку следует заранее сменить.

Должное внимание надо уделить и карбюратору: прополоскать в чистом керосине или бензине (неэтилированном) и продуть все каналы, а также входной фильтр. Поставив карбюратор на место, его следует отрегулировать на малые обороты холостого хода.

Перед путешествием обязательно заменяют картонный элемент масляного фильтра тонкой очистки АСФО (или ДАСФО) и обновляют масло в картере двигателя.

Нужно тщательно проверить зажигание: зачистить контакты прерывателя (если это требуется), установить нормальный зазор между ними и подобрать наивыгоднейший угол опережения зажигания.

Двигатель автомобиля должен устойчиво работать на различных режимах без стуков, перебоев и дымления.

Следует также проверить, а при необходимости заменить, смазку в коробке передач, заднем мосту; смазать рулевой механизм, отрегулировать сцепление, тормоза; проверить уровень гидротормозной жидкости в главном тормозном цилиндре и, если требуется, долить ее; проверить и заправить амортизаторы. Особенно тщательно проверяют исправность всех трубопроводов и гибких шлангов системы гидравлического привода тормозов и надежность работы ручного привода их, при этом надо проследить, чтобы не было подтекания гидротормозной жидкости во всей системе.

Требуется проверить и систему электрооборудования: состояние коллектора и щеток генератора тока, его крепление, уровень и крепость электролита в аккумуляторной батарее, исправность всего освещения и звукового сигнала, состояния проводки, наличие хороших контактов во всех цепях.

### III. СБОРЫ В ДОРОГУ

Следует подчеркнуть, что нет никакой необходимости брать с собой много запасных частей, так как заранее трудно предвидеть, что именно может выйти из строя. Долголетняя практика путешествий показывает, что обычно запасные части в дороге только мешают и почти никогда не используются.

Можно порекомендовать взять лишь две — три камеры, ремень вентилятора, конденсатор, молоточек и наковальню прерывателя (или диск прерывателя в сборе), ротор распределителя, пару свечей, диафрагму и прокладку бензинового насоса, стаканчик отстойника, комплект подшипников переднего колеса (наружный и внутренний), комплект всех электролампочек, плавкие предохранители, золотники и колпачки вентиля (по 2—3 шт.), стяжную пружину колодок тормозов, оттяжную пружину педали сцепления (для «Москвича»).

При особо длительных путешествиях, пожалуй, не мешает иметь с собой прокладку головки блока цилиндров, а для автомобиля «Москвич» — два верхних (коренной и подкоренной) листа рессоры. Если предполагается поездка по жарким местам, то полезно захватить запасную индукционную катушку (катушку зажигания).

Проколотые или прорванные камеры можно отремонтировать в вулканизационных мастерских, имеющих почти в любом крупном городе. Но все же целесообразно взять с собой походную аптечку для шин, струбцину для вулканизации и вулканизационные термобрикеты (пирошашки). Удобно также пользоваться маленьким походным электровулканизатором, питающимся от аккумуляторной батареи автомобиля.

На случай сквозного пробоя покрышки рекомендуется заранее приготовить из старой покрышки манжету достаточных размеров со сведенными на нет краями.

Наконец, следует взять картонные сменные элементы масляного фильтра тонкой очистки. Практика показала, что

летом они вполне могут служить без смены до 3—4 тыс. км пробега автомобиля и больше. Поэтому обычно требуется не более 1—2 шт.

Для дальних поездок, особенно в сторону от магистральных дорог и крупных населенных пунктов, где нет автозаправочных станций, рекомендуется иметь некоторый резерв бензина. Но устанавливать дополнительные бензиновые баки, как часто практикуют начинающие туристы, не рекомендуется. Это мало себя оправдывает. Проще взять 2—3 стандартные канистры, что вполне оказывается достаточным и не ведет к сильной перегрузке автомобиля.

Рекомендуется запастись также маслом для двигателя. Его следует хранить в канистре емкостью 5—5,5 л или в бидоне с плотно завинчивающейся крышкой.

В дальнем путешествии полезно иметь небольшой запас чистой профильтрованной гидротормозной жидкости. Ее лучше везти в металлическом бачке с герметически завинчивающейся крышкой. Однако использовать можно только посуду из луженой жести, а не оцинкованную или алюминиевую, так как в них жидкость портится. Также неудобна и стеклянная посуда, которую можно в дороге легко разбить.

При интенсивном режиме движения автомобиля аккумуляторная батарея часто требует регулярной доливки дистиллированной водой. Эту воду лучше всего держать в медицинской резиновой грелке с завинчивающейся эбонитовой (не металлической!) пробкой.

Само собой разумеется, что должен быть взят весь инструмент, прилагаемый к автомобилю и необходимый для его технического обслуживания, а также достаточный запас обтирочных концов или тряпок. В частности, для автомобилей «Москвич-401» обязательно берут съемник задних тормозных барабанов.

На всякий случай полезно иметь моток изоляционной ленты, кусок изолированного провода и немного тонкой, отожженной «вязальной» проволоки.

Совершенно необходимо взять с собой шанцевый инструмент — саперную лопату с удлиненной рукояткой и небольшой топорик охотничьего типа, а также буксирный трос длиной не менее 6 м или прочный пеньковый канат, либо толстую веревку. Кроме того, нужно иметь тонкую веревку длиной 10—12 м и ведро. Его можно сделать из обрезка старой камеры, склеив один конец и прикрепив ручку к другому. На случай непредвиденной задержки где-либо в пути в автомобиле должен быть так называемый неприкосновенный запас питания: консервы, сухари, галеты или печенье, пачка сахара, фляжка с водой. Не забудьте также взять дорожную аптечку и несколько индивидуальных перевязочных пакетов первой помощи.

Для варки пищи следует иметь сковородку, 1—2 кастрюльки с крышками и чайник. Кастрюльки удобнее подобрать с таким расчетом, чтобы они входили одна в другую.

В пути можно пользоваться примусом, обычным или маленьким — «охотничьим». Обычный примус следует предварительно дооборудовать, чтобы он не гас на ветру. Для этого у большой жестяной консервной банки удаляют оба днища, а низ делают слегка зубчатым. Банка-экран надевается на головку примуса сверху.

Для керосина употребляют небольшой бидончик емкостью 2—3 л или банку с плотно завинчивающейся крышкой. Пользоваться бензином в обычных примусах недопустимо — это нередко приводит к взрыву. Но вместо примуса можно иметь складной туристский таганчик и таблетки сухого горючего, имеющиеся в продаже.

Ввиду крайнего разнообразия личных вещей водителя и пассажиров давать какие-либо рекомендации довольно трудно. Ориентировочный список личных вещей и принадлежностей, применяемых некоторыми автолюбителями, членами Центрального московского автомотоклуба ДОСААФ, приведен в упоминавшейся выше книге «Автомобильный и мотоциклетный туризм».

### IV. РАЗМЕЩЕНИЕ БАГАЖА

Исключительное значение в дальнем путешествии имеет рациональное размещение багажа, чтобы он не мешал пассажирам, не стеснял их и в то же время давал возможность легко и быстро доставать нужные вещи.

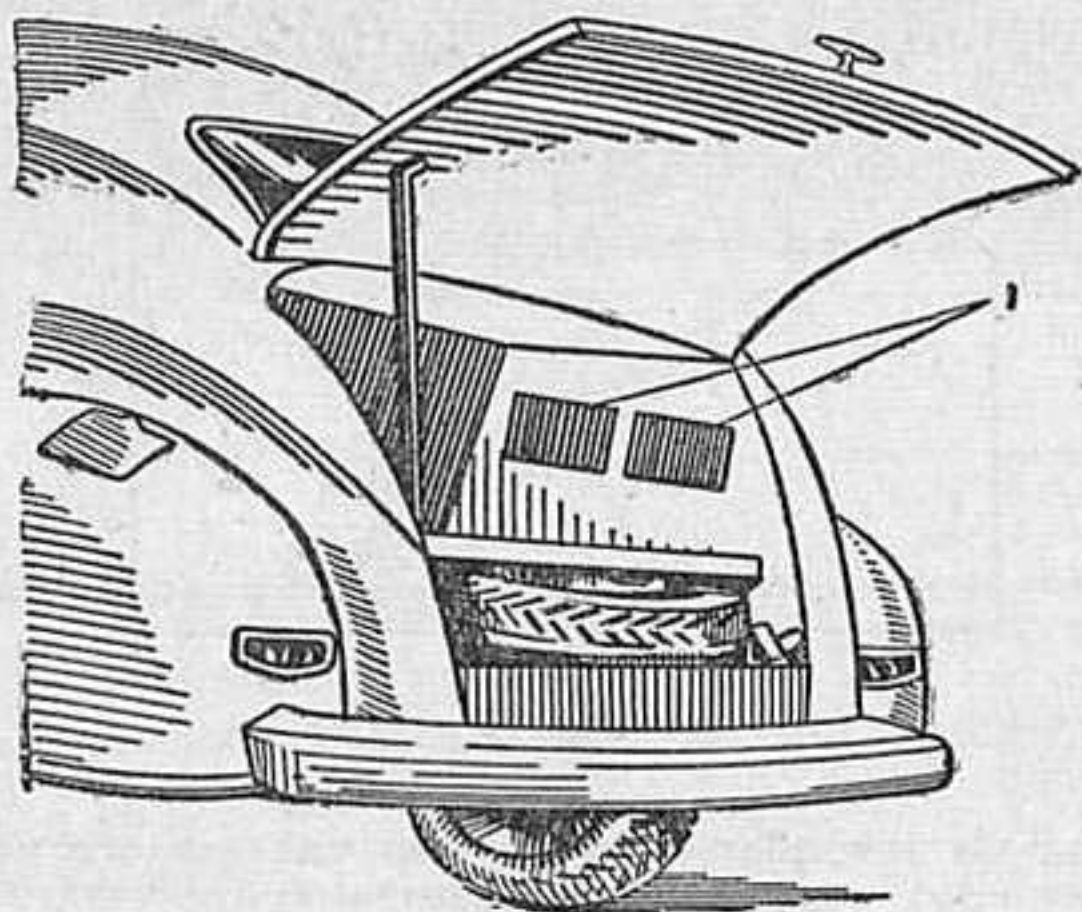
Часть личных вещей водителя и пассажиров, в частности платье и белье, удобно хранить в чемодане, который поме-

щают в багажник автомобиля. При этом под багаж следует подложить толстый резиновый коврик, устраняющий шум.

Постельные принадлежности (небольшие подушки, простыни, легкие одеяла и т. п.) завязываются в мешок из плотной материи, типа палаточной. Вещи в такой укладке не пылятся и всегда находятся под рукой, в одном месте.

Разместить значительное количество всяких мелких предметов, необходимых в дороге, иногда кажется очень затруднительным, особенно в автомобиле «Москвич-401», имеющем сравнительно небольшой багажник. Между тем даже в том же «Москвиче» есть огромный резерв неиспользуемого места. Разные детали, которые могут понадобиться очень редко, например прокладки головки блока, подшипники колес, детали прерывателя и т. п., следует поместить под деревянный пол, накрывающий бензиновый бак.

Некоторые запчасти, малоходовой инструмент, запасная обувь и неприкосновенный запас продуктов питания легко укладываются под заднее сиденье. Это сиденье очень просто сделать легкоъемным (см. приложение к журналу «За рулем» № 1 за 1956 г.).



Имеются «карманы» у «Москвича-401» и в подлокотниках заднего сиденья. Их тоже следует использовать.

Стандартные вещевые ящики в передней щитке кузова этого автомобиля очень малы. Их рекомендуется снять и сделать новые, с аналогичным креплением, но значительно большей емкости. Выполнить такие ящики можно из картона, оклеенного дермантином или коленкором.

Обычно очень мешает в машине буксирный трос. Его можно намотать на шпильки крепления запасного колеса, надев предварительно на них отрезки толстого резинового шланга. Чтобы не поцарапать заднюю стенку кузова, прокладывают кусок резины (например, от старой камеры).

Запасные листы рессоры удобно прикрепить к заднему бамперу автомобиля проволокой или болтом, просверлив скобу крепления бампера там, где есть отверстие в самом бампере.

Немало различных вещей можно разместить также под передним сиденьем. Здесь удобно хранить мелкий инструмент в сумке или металлическом ящике, домкрат, насос для шин и т. п. Здесь же можно уложить лопату и топорик в чехлах из кожи или брезента.

Много есть добавочного места и в автомобиле «Победа». Очень большое пустое пространство имеется, например, в багажнике, между металлической стенкой кузова и картонными боковинками, в которых можно вырезать отверстия (см. рисунок) нужного размера так, чтобы они являлись как бы дверками. Их просто отгибают при закладке вещей, или прикрепляют кожаными петлями, используя клей БФ-2 или нитроклей. На противоположной стороне делается запор из проволоки и т. п.

Чтобы быстро, без лишних хлопот, сразу найти в пути любую вещь, рекомендуется при укладке сделать опись с указанием, где что положено. Эту опись хранят в переднем ящике кузова автомобиля.

Под рукой у путешественника-туриста всегда должны быть маршрутная карта, дневник-тетрадка, карандаш или авторучка. Карту и дневник удобно хранить в специальных зажимах, укрепленных вверху кузова, над ветровым стеклом автомобиля. Можно их держать также в кармане, сделанном на обивке двери или чехле спинки переднего сиденья (сзади). Для карандашей и авторучки на левой стойке дверей прикрепляют узкие мешочки-карманы. Здесь же хранят «щетки» стеклоочистителей и их поводки.

Очень желательно иметь с собой в пути два термоса: один для горячего чаю или кофе, второй — для холодной воды. Однако, если термосы не закрепить, они могут разбиться.

Практичнее закрепить термосы вертикально с помощью резиновой петли в углублении передней части кузова справа у ног пассажира, сидящего рядом с водителем. Нужно только сделать небольшую металлическую или деревянную подставку в виде ступенек, расположенных на различном уровне.

Хотя многие из приведенных выше советов возможно и не являются новыми, все же часто приходится наблюдать, как при подготовке в дальний путь автотуристы игнорируют даже самые элементарные, общеизвестные правила. Напомнить о них я и стремился в своем письме. Тщательная подготовка к путешествию обычно позволяет туристу провести время отдыха с наибольшей пользой для себя.

Некоторые же досадные упущения могут вызвать простой машины в пути, стеснить водителя и пассажиров, лишить их необходимого комфорта.

Начинать подготовку автомобиля следует заблаговременно, не спеша, не относя это на последние дни перед выездом.

Необходимо учесть еще одно обстоятельство. Во время путешествия вам предстоит проехать по целому ряду областей Советского Союза, где действуют несколько отличные друг от друга правила движения. Так, например, допустимые максимальные скорости движения при проезде через населенные пункты в Московской области иные, чем, скажем, в Тульской. Чтобы не допустить нарушения правил, надо заранее с ними ознакомиться.

Заканчивая письмо, хочется пожелать, чтобы в пути вы вели подробные записи в путевом журнале-дневнике. Здесь должны отмечаться все крупные населенные пункты, расстояния между ними, покрытие дорог, наличие бензозаправок, гостиниц, а также столовых, ресторанов, буфетов. Кроме того, нужно указывать на встречающиеся достопримечательности, исторические места, архитектурные памятники. Расстояния между населенными пунктами, если нет километровых столбов, определяют по показаниям счетчика километров на щитке приборов автомобиля. Неплохо иметь с собой в дороге фотоаппарат.

Возвратившись из путешествия, на основании записей дневника и прочих наблюдений следует обязательно оформить отчет о поездке, при возможности, проиллюстрировав его фотографиями. К нему прикладывается схема маршрута путешествия (например, подобно приведенной выше). Хороший отчет является средством пропаганды автотуризма и ценным материалом, который будет с успехом использован другими туристами.

Итак, счастливого вам пути, товарищи!

*К. Панютин.*

\* \* \*

Техническая комиссия секции автотуризма Центрального московского автотоклуба ДОСААФ обращается ко всем автотуристам, читателям журнала «За рулем», с просьбой присылать по адресу: Москва, Центр, Бобров пер., дом 2, Центральный московский автотоклуб ДОСААФ — описания, чертежи, схемы, фотографии, рисунки и эскизы выполненных и предлагаемых устройств по дооборудованию стандартных автомобилей и мотоциклов для туристских путешествий, устройств для облегчения обслуживания автомобилей и ухода за ними, по улучшению проходимости машин, облегчению зимней эксплуатации и т. д., а также отзывы о данном приложении и свои пожелания.



# ПОЛЕЗНЫЕ МЕЛОЧИ

## ВЕНТИЛЯТОР В АВТОМОБИЛЕ (Рис. 1)

В сильную летнюю жару для циркуляции воздуха в легкой машине можно установить вентилятор. Его монтируют на колонке рулевого управления, как показано на рисунке.

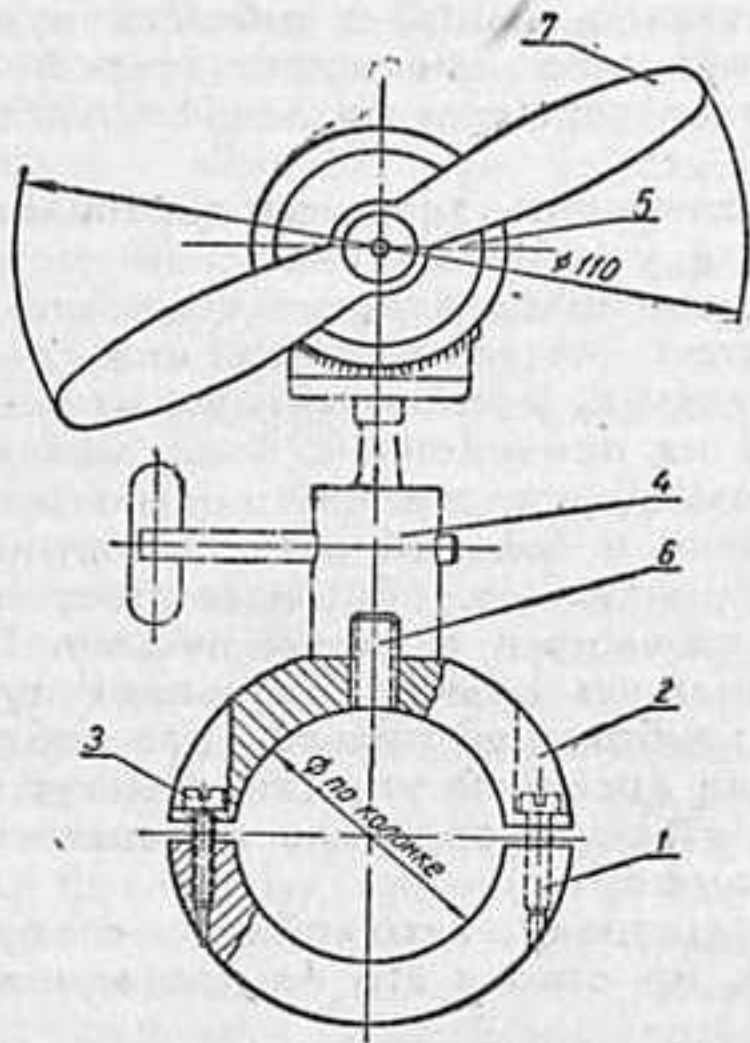


Рис. 1

Все устройство состоит из электромоторчика (5), штативной головки (4), хомута (1 и 2), пропеллера (7) (можно использовать от детской авиамодели) и тумблера выключения электрического тока.

Н. Синельников.

## ПНЕВМОБАЧОК ДЛЯ ВОДЫ (Рис. 2)

Бачок может быть сварным (из листового железа 1—1,5 мм) или же используется готовая канистра. Но в том и другом случае пробку надо оборудовать, как показано на рис. 2. В нее впаивается вентиль от камеры и заборный

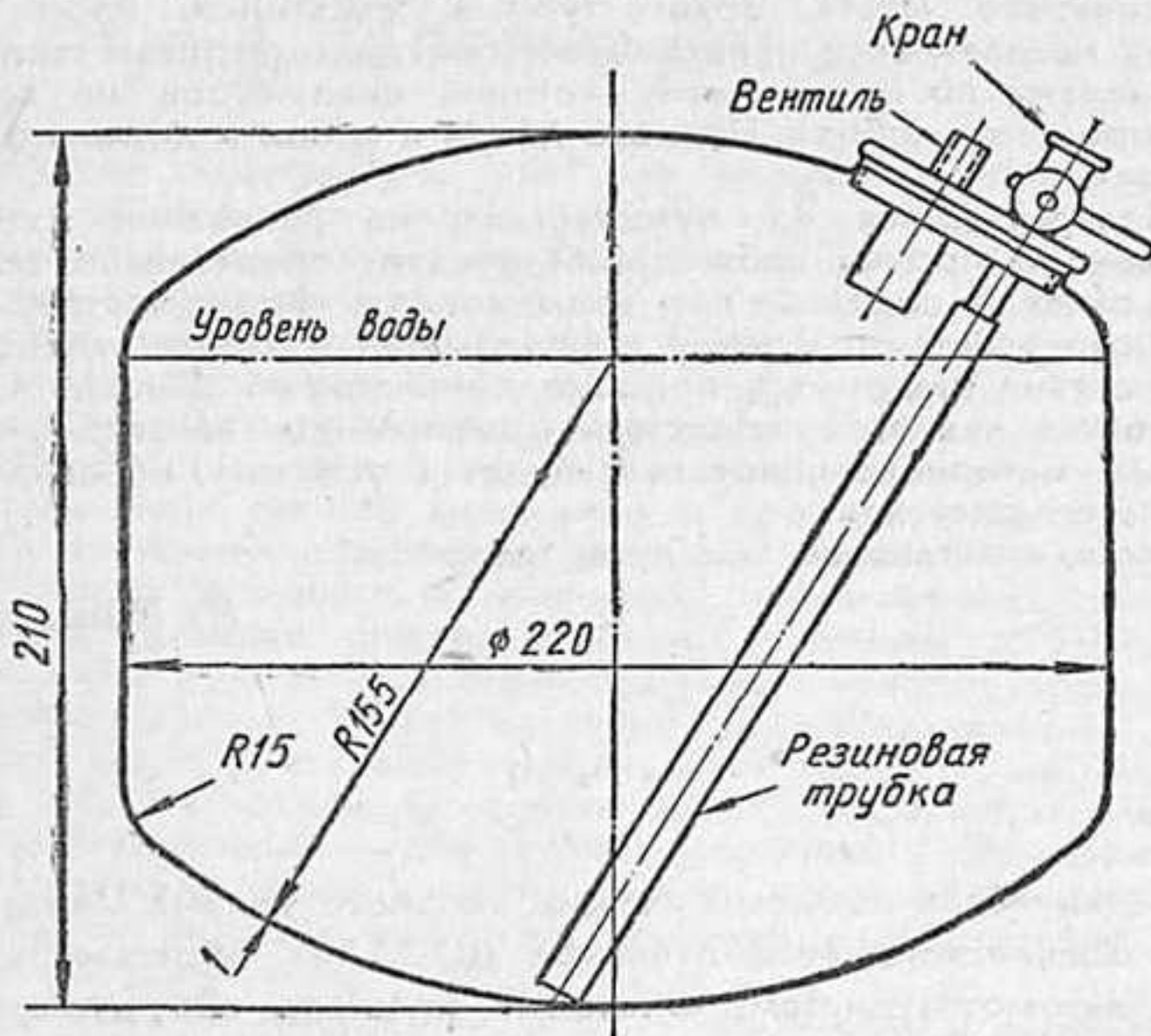


Рис. 2

краник с трубками для надевания резиновых шлангов. Чтобы резиновые шланги хорошо держались, на концы трубок необходимо напаять проволочные кольца и тщательно запилить их заусенцы.

Вода из пневмобачка подается под давлением воздуха, накачиваемого в него обычным автомобильным насосом.

М. Гольбец.

## КАТУШКА ДЛЯ ШНУРА ПЕРЕНОСНОЙ ЛАМПЫ

Показанная на рис. 3 катушка позволяет пользоваться переносной со свернутым шнуром. Катушка представляет собой барабан (12), изготовленный из дерева или текстолита; с торца к нему тремя винтами (7) прикреплены щеки (8 и 9), к одной из щек крепится рукоятка (13).

Вся катушка помещается на оси (10), закрепленной на кронштейне (1) винтом (4).

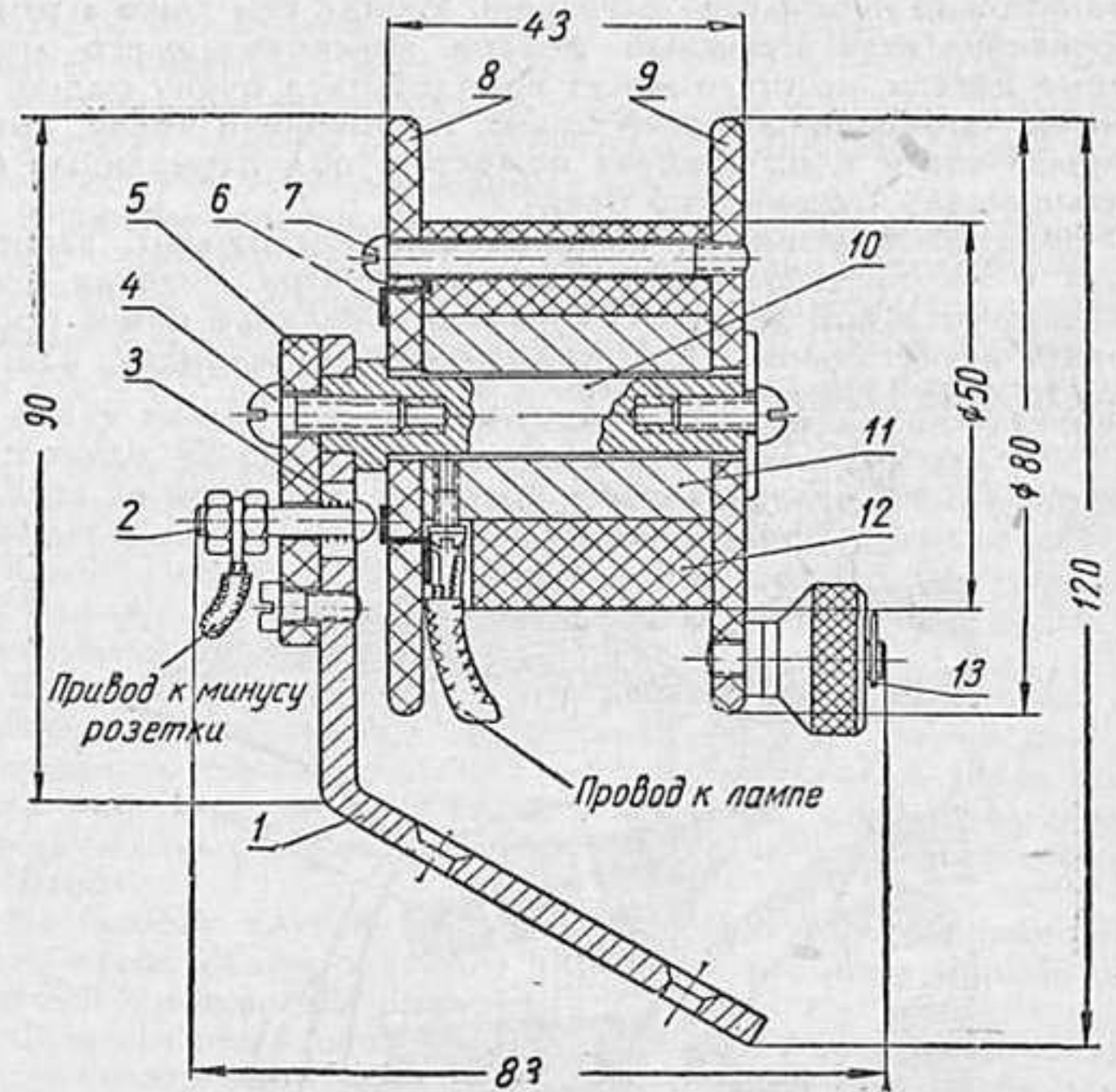


Рис. 3

Контактное устройство состоит из контактного кольца (6), к которому пружиной (3) прижимается контактная бронзовая щетка (2). Один конец провода переносной лампы припаивается к внутреннему выводу контактного кольца, другой — к бронзовой втулке оси (11), соединенной с массой автомобиля.

К. Пичков.

## ЗАНАВЕСКИ НА РЕЗИНКАХ

В сшитые по размеру окон занавески на расстоянии 30—50 мм от верхнего и нижнего краев продергивается резина с крючками на концах (рис. 4). Крючки зацепляются в автомо-

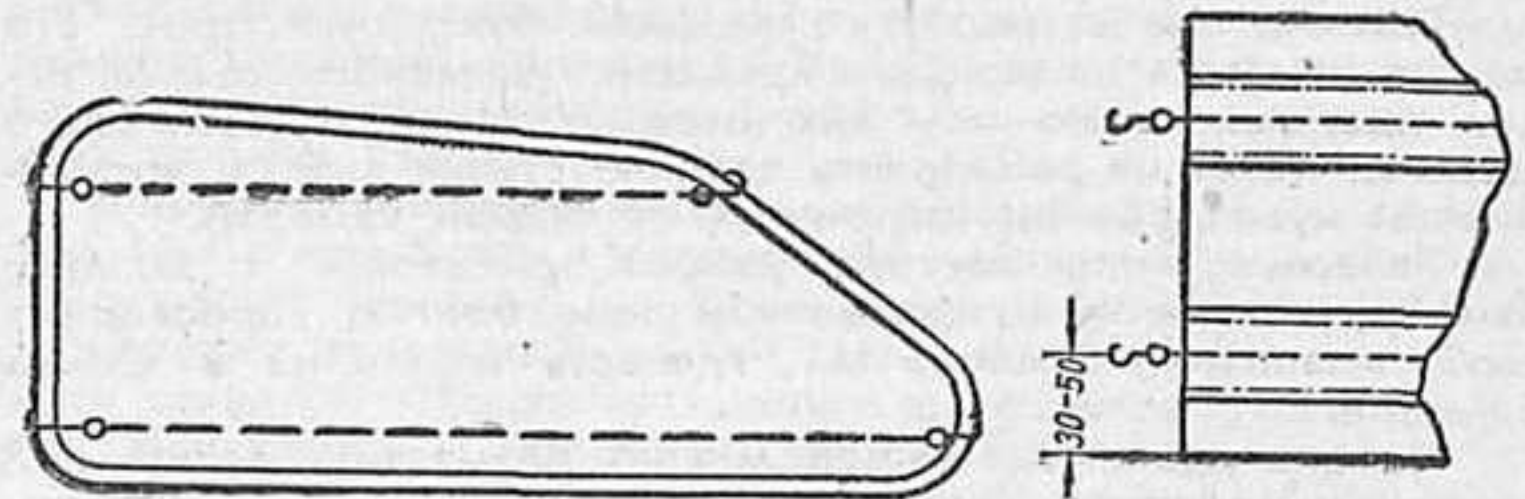


Рис. 4

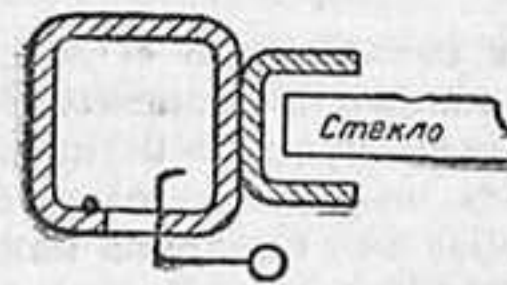


Рис. 5



Рис. 6

биле «Победа» за отделочный кант, а в «Москвиче» модели 401 и 402 — за специально просверленные отверстия (соответственно рис. 5 и рис. 6).

А. Драусаль.

## АПТЕЧКА ДЛЯ АВТОТУРИСТА

В путешествии крайне необходимо иметь аптечку. Для нее рекомендуется сделать из тонкого (1 мм) листового материала (алюминия, железа и т. п.) ящик-полочку (рис. 7), которую можно укрепить над дверью водителя.

На рис. 8 показана выкройка полочки.

К. Пичков.

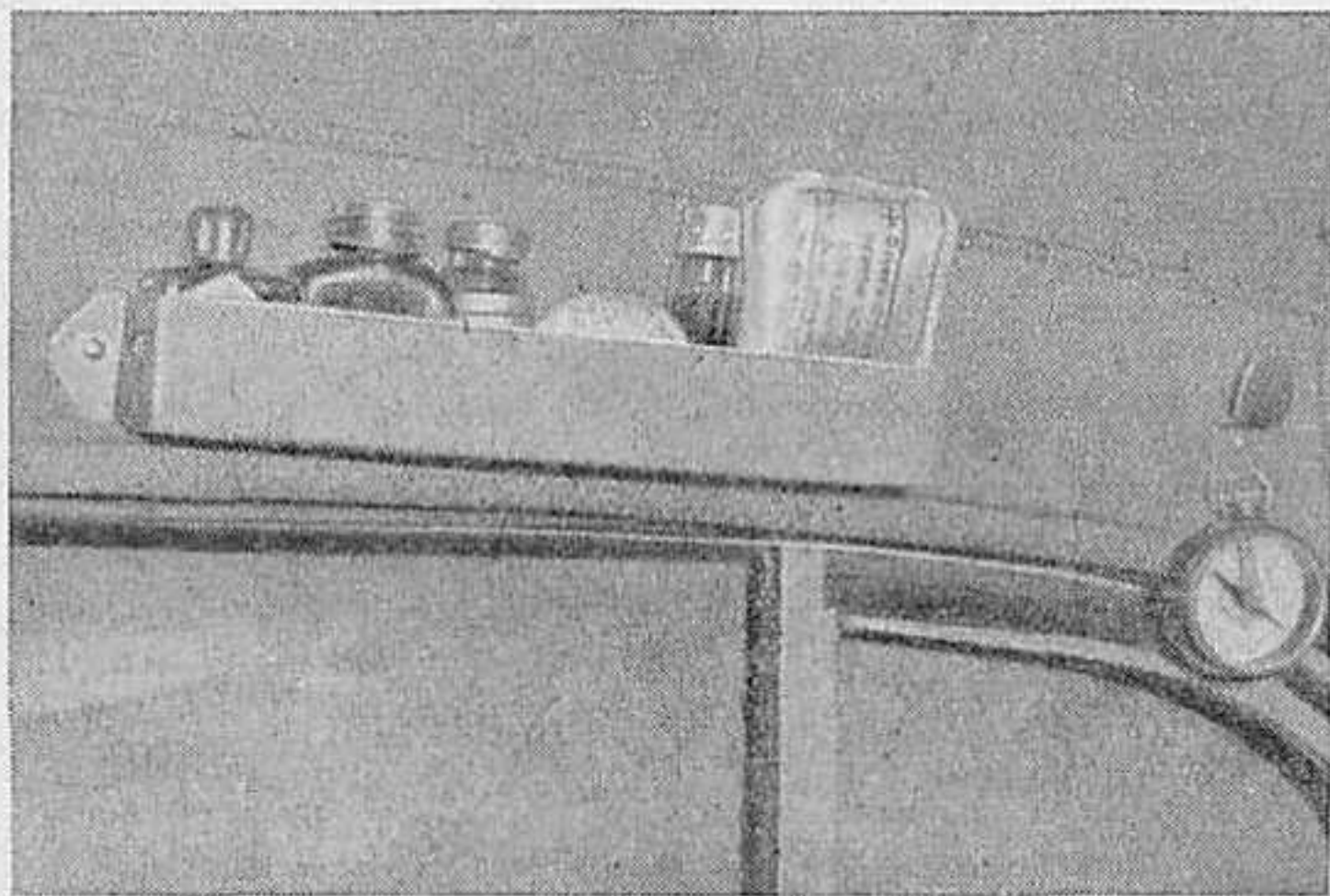


Рис. 7

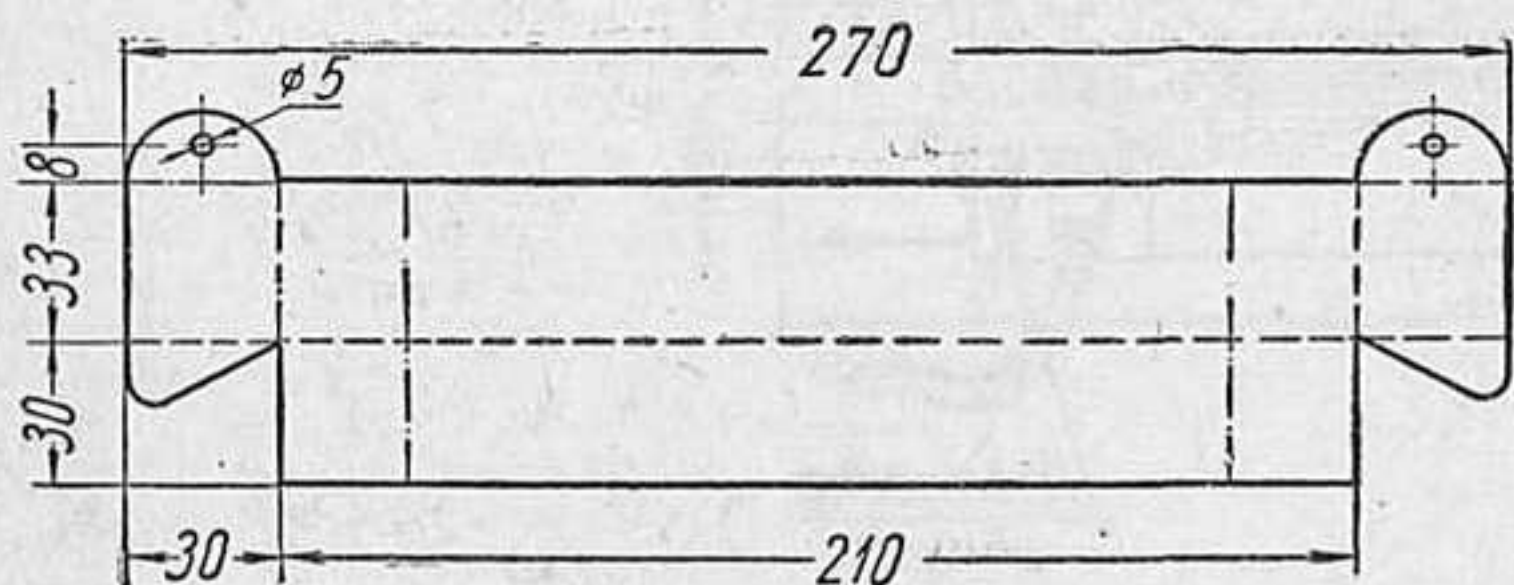


Рис. 8

## ХРАНЕНИЕ ИНСТРУМЕНТА В АВТОМОБИЛЕ «МОСКВИЧ» (Рис. 9)

В «Москвиче» набор шоферского инструмента обычно размещается в разных местах: мелкий инструмент — в ящиках передней панели и под сиденьем водителя, а крупный — в багажнике. При туристских поездках такое хранение инструмента весьма неудобно.

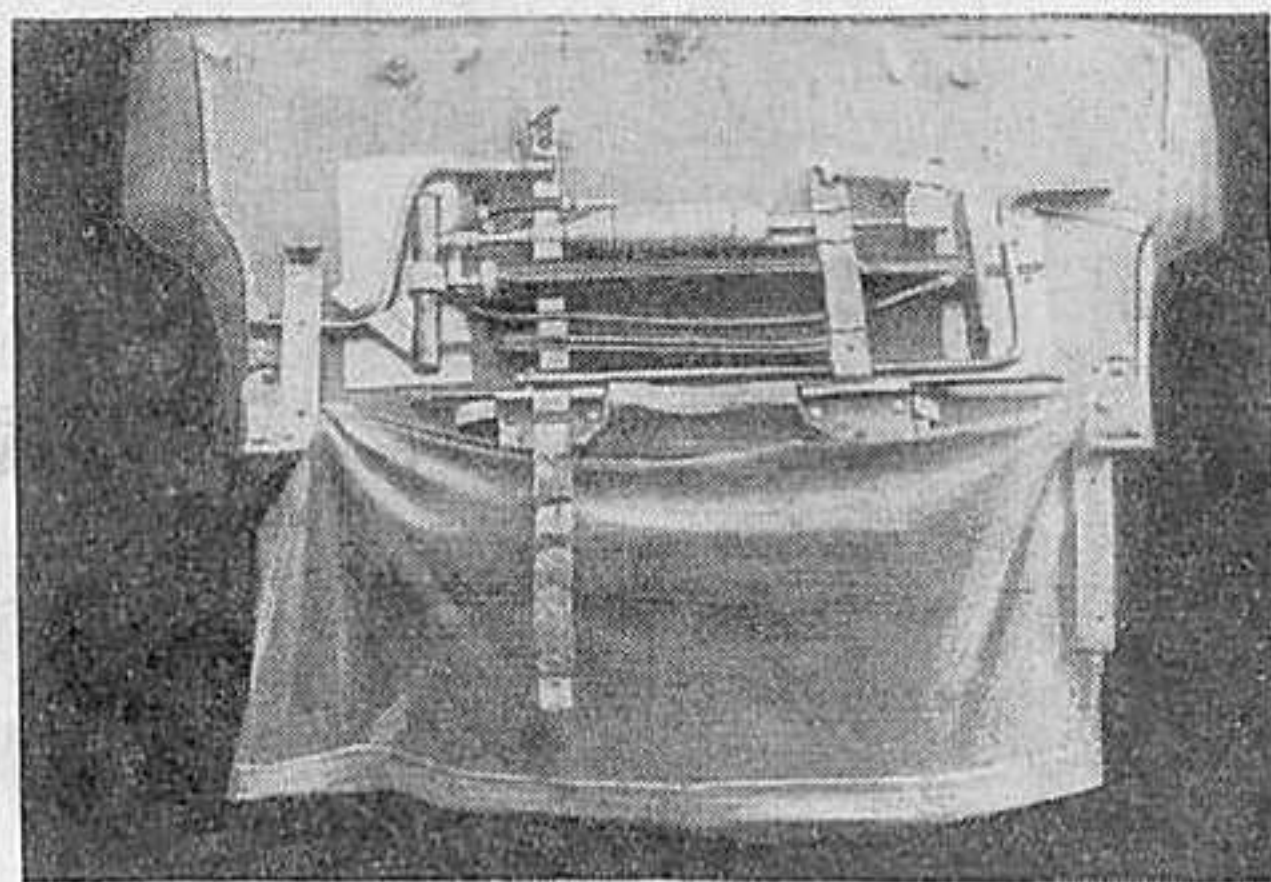


Рис. 9

Мы применили иное расположение. На тыльной стороне спинки заднего сиденья по вертикали укреплены два деревянных бруска с гнездами-вырезами, в которых могут быть размещены: насос, шприц, удлинитель рукоятки домкрата,

пусковая рукоятка, торцовый ключ и монтажные лопатки. Уложенные подобным образом инструменты зажимаются двумя откидными металлическими полосами, сделанными из длинных дверных петель; с внутренней стороны к полосам закрепляются прокладки из резиновой губки. Запорами полос служат барашки. Выступающие концы шприца, насоса, изогнутых ручек крепятся в вырезах фанерной подкладки (см. фото). Закрепленный на спинке сиденья инструмент закрывается матерчатым фартуком. Домкрат легко помещается в углублении под сиденьем водителя вместе с мелким инструментом.

В. Некрасов и Ю. Скринников.

## ХРАНЕНИЕ ИНСТРУМЕНТА В АВТОМОБИЛЕ «ПОБЕДА»

В автомобиле «Победа» для размещения мелкого инструмента рекомендуется сделать инструментальный ящик, который на двух направляющих (деревянных или металлических) устанавливается под полкой багажника, как видно на рис. 10.

С. Погосткин.

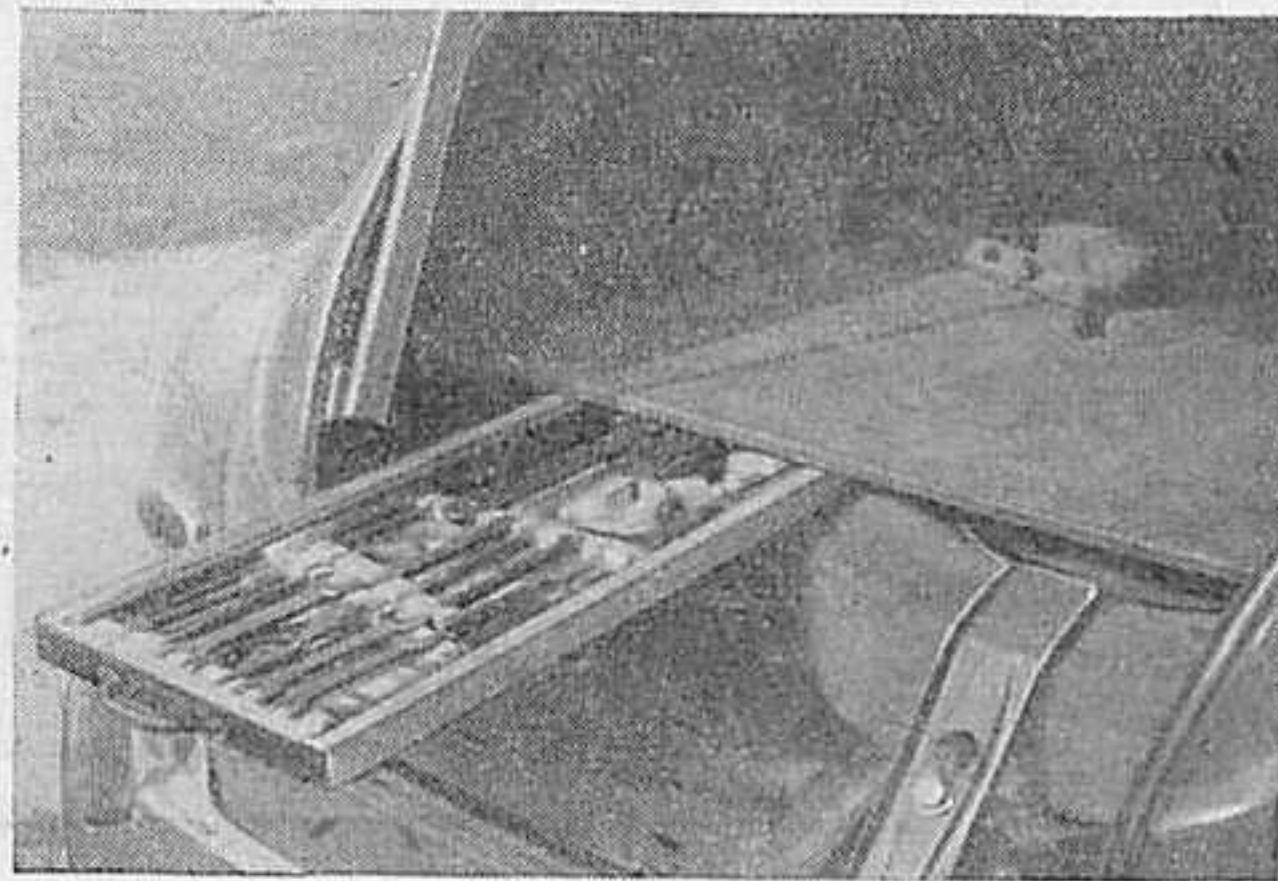


Рис. 10

## БАГАЖНИК В КУЗОВЕ ПОД КРЫШЕЙ

Дополнительный багажник в автомобиле «Победа» можно сделать в кузове под крышей, для чего из стальных трубок или прутков диаметром 6—10 мм сваривается каркас (рис. 11).

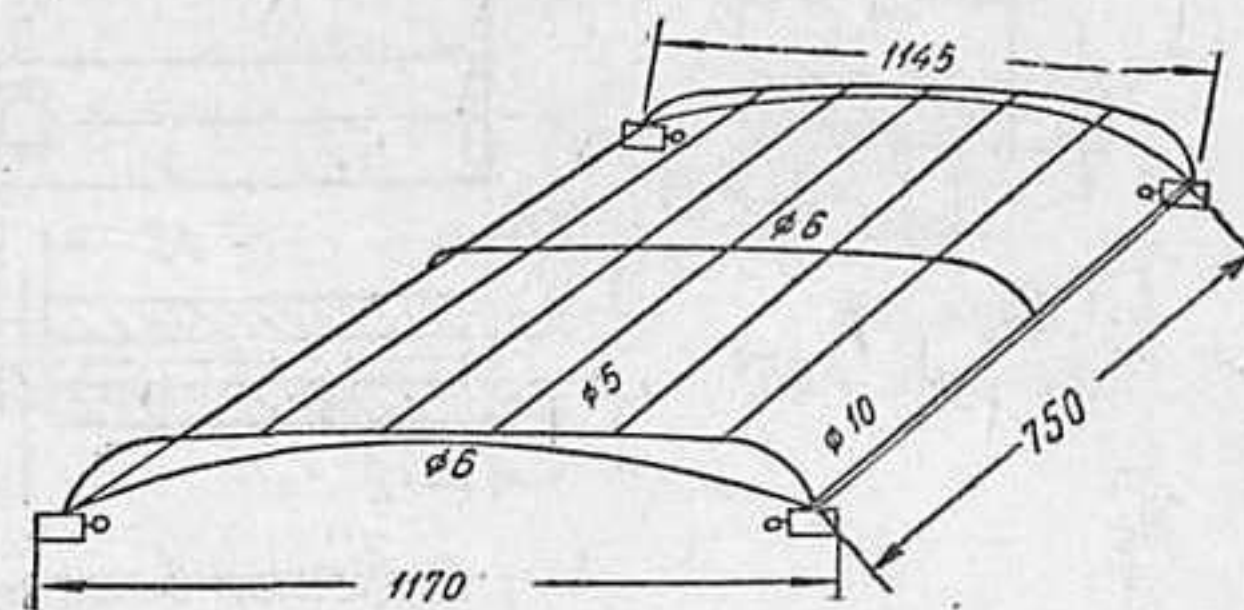


Рис. 11

Каркас затягивается тканью и укрепляется при помощи фиксаторов к пластинам.

После сборки каркас багажника окрашивается под цвет обивки кузова.

С. Погосткин.

## РЕМОНТ РОТОРА

Из-за плохо защелкнутых пружинок крышки распределителя зажигания иногда ротор ломается в нижней своей части. Отремонтировать его можно следующим образом: смазать излом клеем или нитрокраской и весь ротор крепко обмотать вначале ниткой, смазать краской, а затем изоляционной лентой.

В. Гараев.

## ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ПЕРЕНОСНОЙ ЛАМПЫ

Для удобства работы в ночных условиях можно переносную лампу укрепить на голове с помощью резиновой тесьмы с двумя «брючными» крючками и проволочной скобы на ручке лампы (рис. 12).

В. Смирнов.

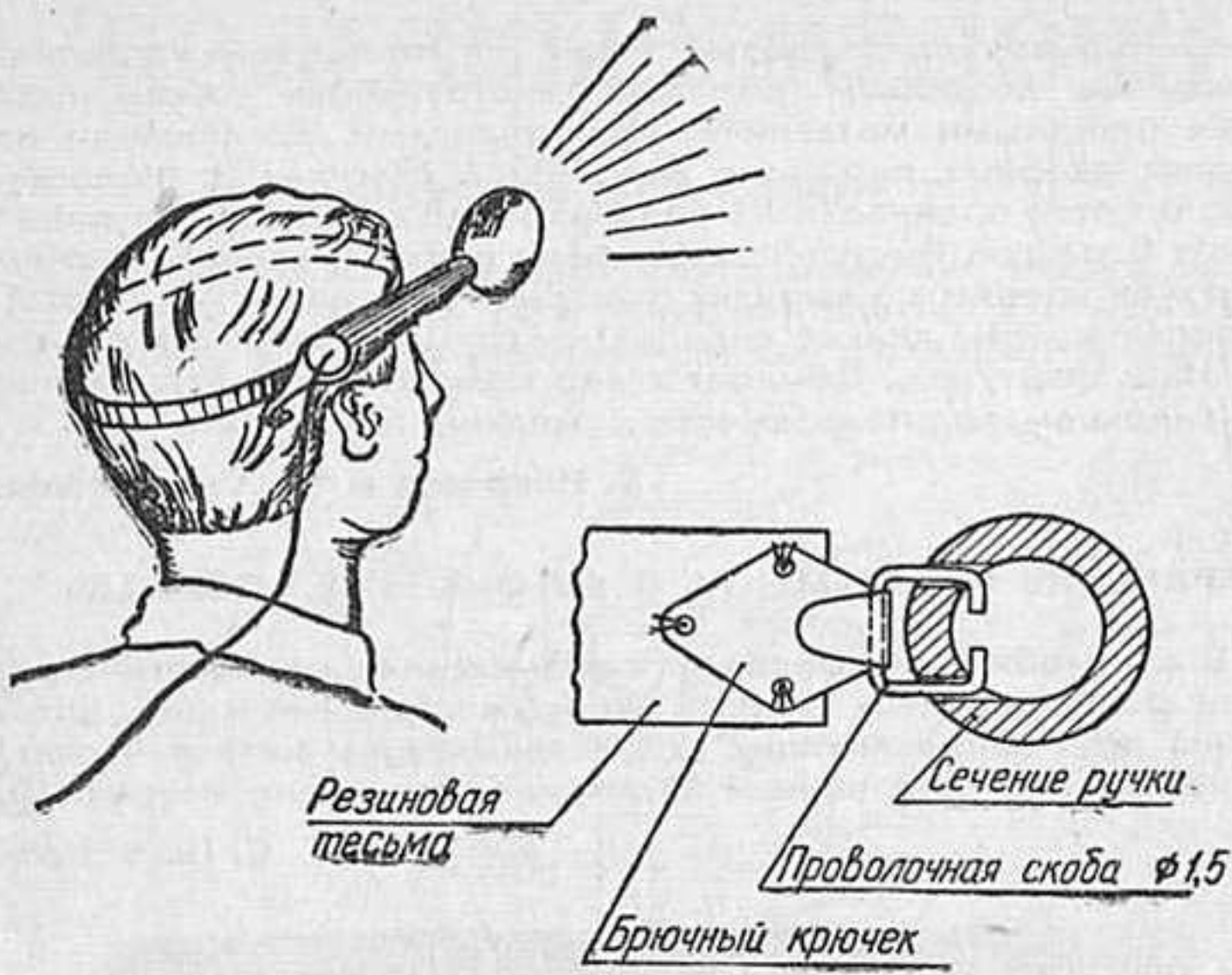


Рис. 12

## ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ БЕНЗОКРАНИК (Рис. 13)

В качестве перекрывающего элемента предлагается использовать игольчатый клапан, управляемый соленоидом. Электрический бензокраник представляет собой трубку, вокруг которой намотан соленоид. Внутри трубки располагается массивный стальной сердечник, конусный конец которого является запорным клапаном.

Обмотка соленоида при 12-вольтовом электрооборудовании состоит из 2100 витков провода марки «ПЭ», диаметром 0,3 мм. Длина провода 125 м, сопротивление  $R = 30$  ом.

И. Миносян.

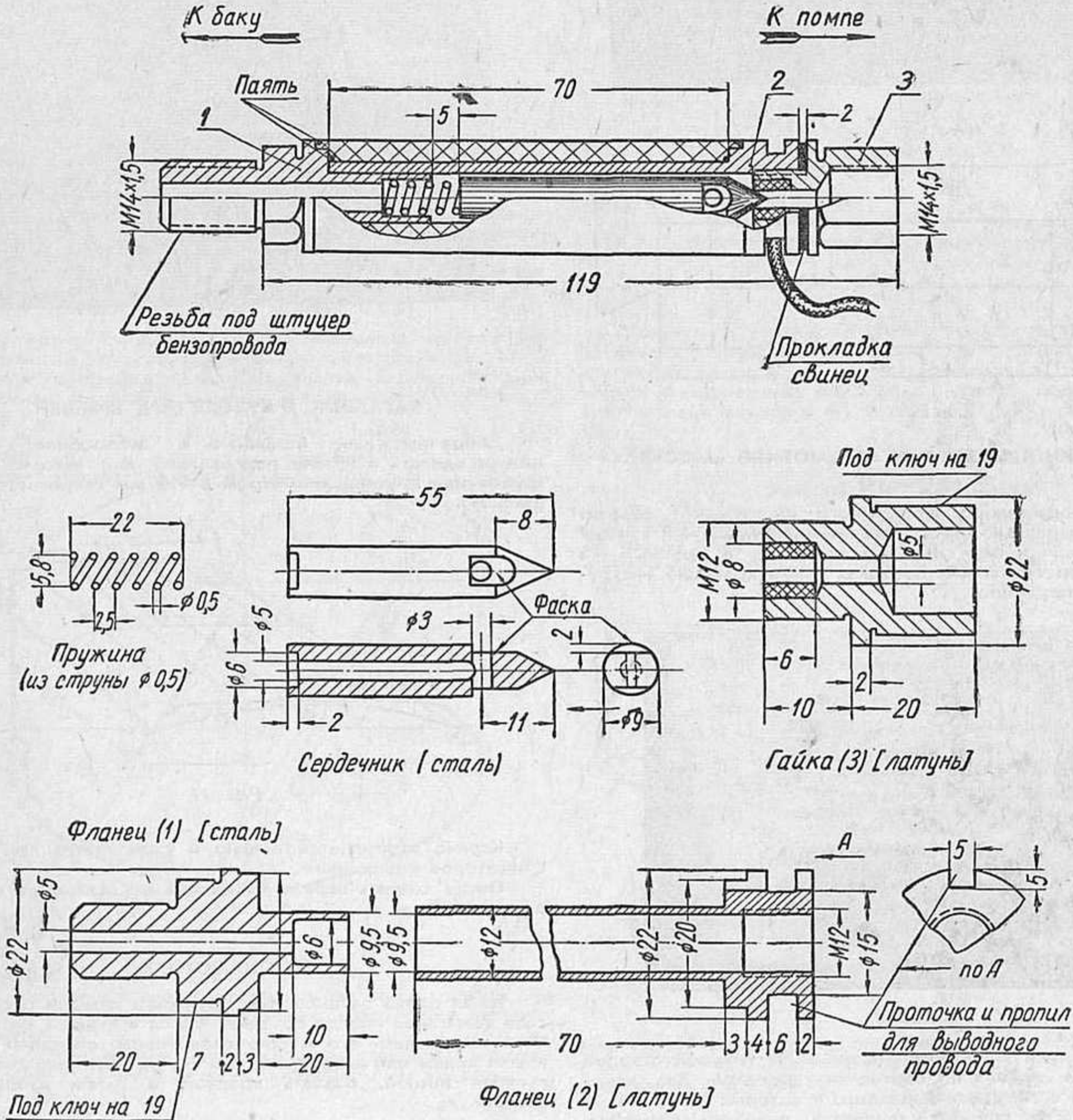
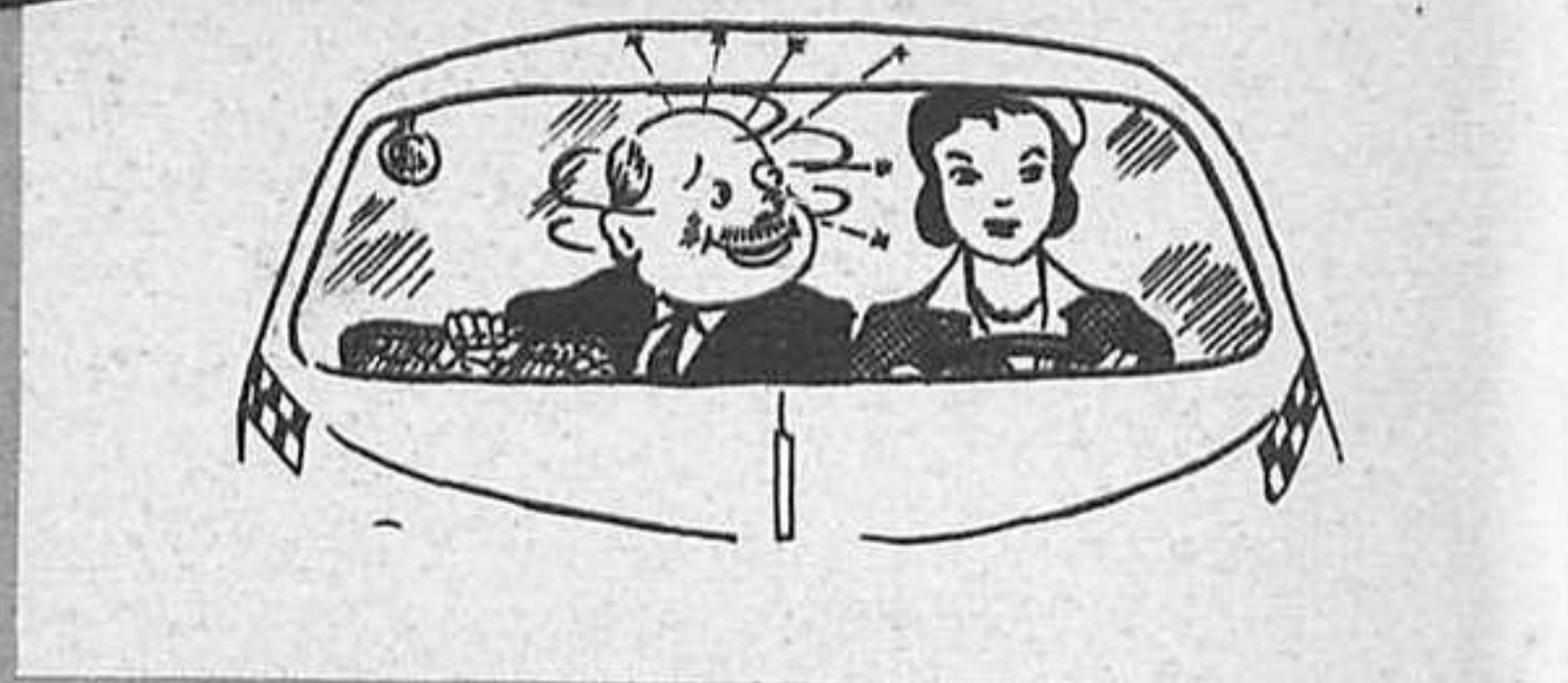


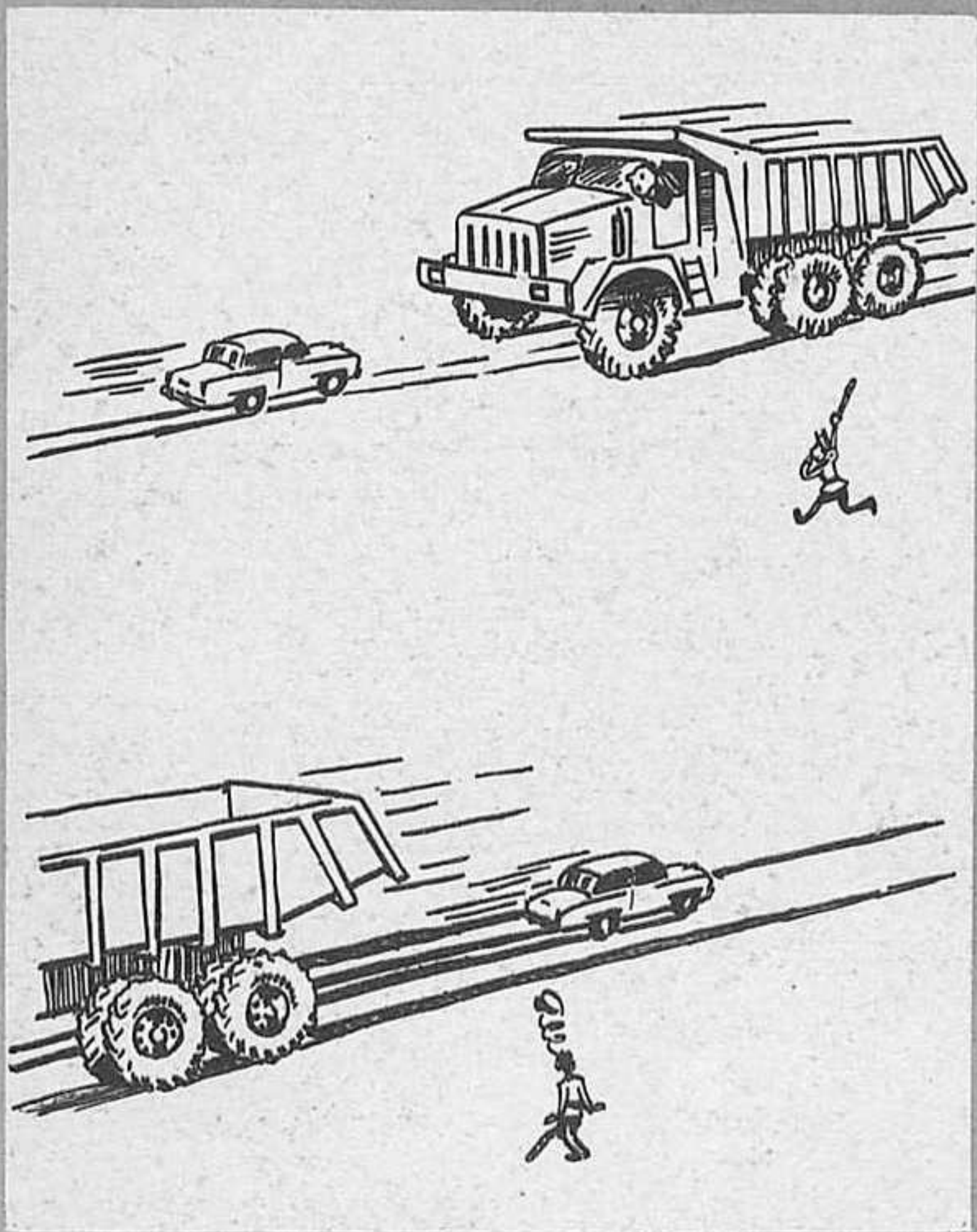
Рис. 13

# Минутка внимания!

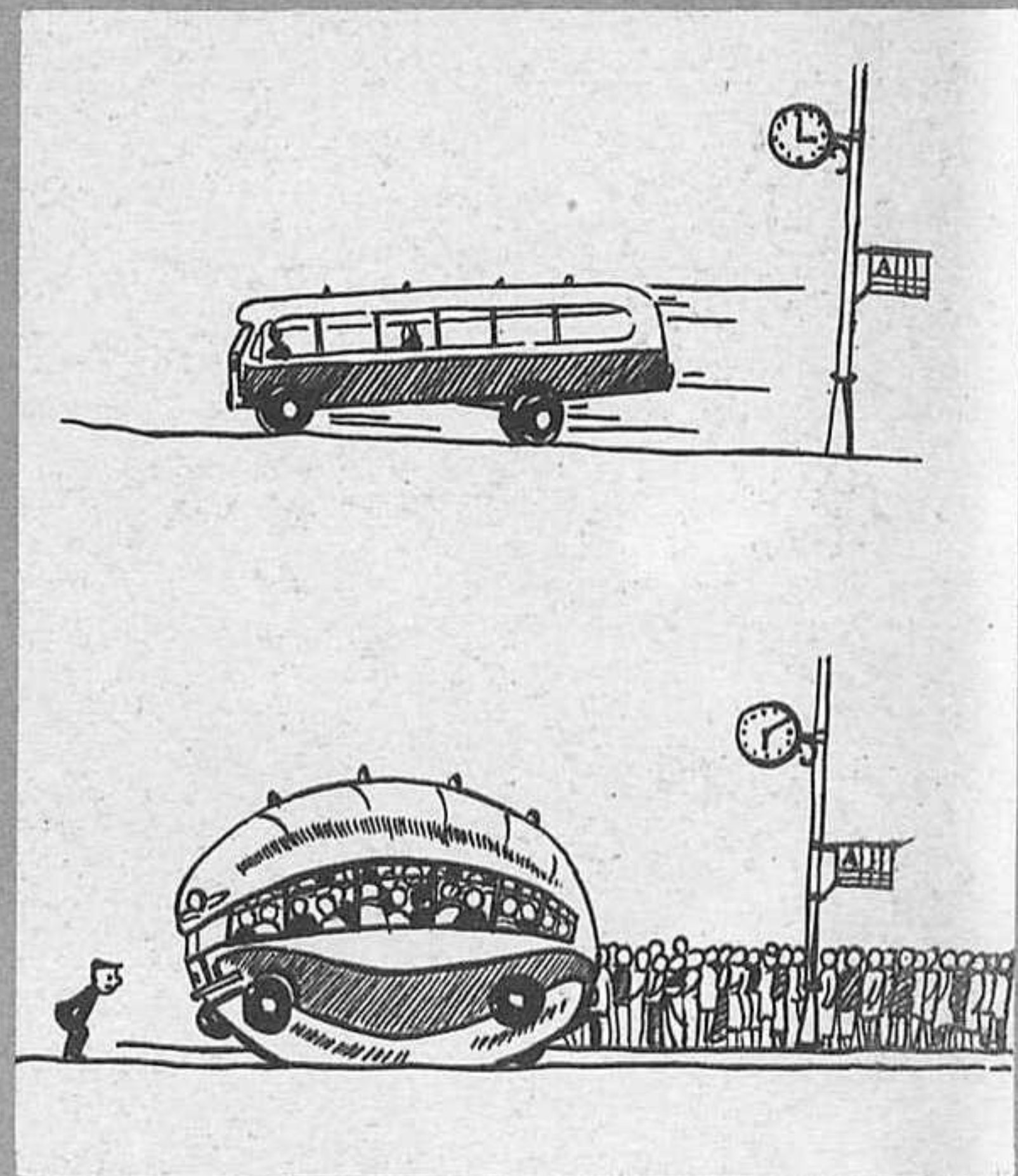
Рисунки худ.  
КОСТИНА Б. Ю.



ПОЗДНЕЕ ЗАЖИГАНИЕ...



БЕЗОПАСНОЕ СТОЛКНОВЕНИЕ



В „ЧАСЫ ПИК“

ВЕСЕННИЙ ПЕЙЗАЖ

