

За рулём

№7 ИЮЛЬ
1957г





12 мая в погожее воскресное утро в районе Расторгуево приняли старт участники однодневных мотоциклетных соревнований первичных организаций ДОСААФ г. Москвы на регулярность движения. Трасса соревнований — два круга по 154 км — включала в себя участки шоссе, дороги с булыжным покрытием, проселки. Упорную борьбу вели мотоспортсмены 43-х первичных организаций столицы.

Первые шесть мест разделили между собой команды автозавода им. Лихачева, Автомеханического, Инженерно-физического и Авиационного институтов, Московского Университета, МВТУ им. Баумана.

На снимке: Старт дан! Мотоциклисты вышли на трассу.

Фото В. Довгялло.



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

СОВЕТ АВТОМОТОКЛУБА — ОРГАН КОЛЛЕГИАЛЬНОГО РУКОВОДСТВА ЕГО РАБОТОЙ

В БОЛЬШОЙ патриотической деятельности Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту значительное место занимают автомотоклубы. Они ежегодно готовят тысячи водителей различного профиля, растят спортивные кадры, организуют автотуризм, несут в массы военнотехнические знания, воспитывают своих членов в духе советского патриотизма, преданности социалистической Родине и готовности к ее защите.

В решении многообразных задач, стоящих перед клубами, важная роль принадлежит их советам.

Опыт многих автомотоклубов убедительно свидетельствует о том, что там, где создан работоспособный совет, тесно взаимодействующий со штатными сотрудниками, там обеспечен успех. И наоборот, в тех случаях, когда тот или иной начальник клуба предпочитает все делать своими силами, не опирается на совет, не имеет крепкой связи с активом, оторван от общественности, там имеют место серьезные недостатки в подготовке водителей, слабо ведется массовая военнотехническая пропаганда и спортивная работа.

Хорошей славой пользуется на Украине Днепропетровский автомотоклуб. Если внимательно присмотреться к его работе, то оказывается, что своими успехами он в значительной мере обязан энергичной деятельности совета. При нем созданы полнокровные секции — учебно-методическая, технической пропаганды, мотоциклетного спорта, автоспорта, автотуризма и автомоделизма, которыми руководят члены совета. Через свою учебно-методическую секцию совет оказывает большую помощь в подготовке шоферов 3-го класса, шоферов-любителей и мотоциклистов первичным организациям Общества. Показательно, что секция технической пропаганды этого клуба, помимо проведения значительного количества лекций, докладов и бесед, много внимания уделяет использованию средств наглядной агитации — организует передвижные выставки, демонстрацию кинофильмов и т. д.

Иначе обстоит дело в Орле. Здесь так же, как и в Днепропетровске, есть автомотоклуб первого разряда. Но в нем создана всего лишь одна мотоциклетная секция, да и та не имеет ни бюро, ни плана работы, не контролируется советом клуба. Начальник клуба т. Янушкевич, видимо, недооценивает роли и значения общественности, пытается все многообразные задачи работы клуба решать силами только своих штатных сотрудников. И результаты налицо — вот уже на протяжении нескольких лет Орловский автомотоклуб отстает от других по целому ряду показателей.

В Положении об автомотоклубе, утвержденном Президиумом ЦК ДОСААФ, указывается, что автомотоклуб организует и проводит свою работу на основе широкой творческой инициативы и самостоятельности членов клуба. Поэтому важнейшим условием успешной работы каждого автомотоклуба является наличие возможно большего количества членов, принимающих активное участие в его жизни и деятельности. Серьезный недостаток многих автомотоклубов и комитетов Общества заключается именно в том, что они не придают этому делу должного значения.

А ведь в наших городах, где созданы автомотоклубы, имеется большое количество работников автохозяйств, инженерно-технического персонала, владельцев собственных

автомобилей, мотоциклов, энтузиастов мотоспорта. И, конечно, всех их живо интересует автомобильная и мотоциклетная техника, а многие увлекаются автотуризмом, туризмом и охотно приняли бы участие в деятельности клуба. Но с ними слабо ведется разъяснительная и организационная работа, и немало их продолжает оставаться вне клубов. Более того, у нас еще бывают случаи, когда клубы теряют своих членов, вместо того чтобы из года в год увеличивать их количество.

Нужно добиться притока в клуб новых членов, ибо ясно, что без этого клуб не в состоянии укомплектовать свои секции, создать тренерский совет и по-настоящему развернуть работу.

В этом отношении показателен и заслуживает распространения опыт советов Ленинградского и Днепропетровского автомотоклубов. Несмотря на то, что в Ленинградском клубе уже насчитывается свыше тысячи членов, не проходит заседания совета, на котором не рассматривалась бы новая группа заявлений о приеме в члены. Чтобы приобщить к клубной работе как можно больше дослафовцев, совет решил (и настойчиво проводит это решение в жизнь) создавать своего рода секции-филиалы при наиболее крупных первичных организациях и районных комитетах ДОСААФ. Что касается Днепропетровского клуба, то достаточно сказать, что за последние три года он утроил количество своих членов.

Серьезный ущерб деятельности советов клубов наносит существующий у некоторых начальников автомотоклубов взгляд на совет как на некий консультативный орган при них. Жизнь подсказывает, что пора отрешиться от этого неверного взгляда. Нужно больше доверять советам, поднимать их авторитет, добиваться, чтобы они смелее, самостоятельнее решали вопросы, обеспечивая их выполнение и неся за это всю полноту ответственности перед своими избирателями — членами клуба и общественностью. Необходимо, чтобы советы стали подлинными органами коллегиального руководства.

Но для этого многое предстоит сделать в организационном укреплении самих советов. В частности, нельзя мириться с таким положением, когда советы клубов в основном состоят из штатных работников клуба, да и возглавляются подчас людьми мало авторитетными, а то и просто недостаточно сведущими в вопросах автомотодела.

VII пленум ЦК ДОСААФ, проходивший в конце июня, в своем Постановлении указал на необходимость добиться коренного перелома в работе с общественным активом, улучшить его обучение, воспитание и мобилизацию на выполнение стоящих перед Обществом задач. При этом особое внимание пленум обратил на подготовку общественных инструкторов-мотоциклистов, тренеров и судей по мотоциклетному спорту. В решении этой задачи огромная роль принадлежит автомотоклубам и их советам.

В связи с приближающейся 40-й годовщиной Великой Октябрьской социалистической революции и небывалым общим подъемом творческой активности советского народа в автомотоклубах развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу славной годовщины. Это внесло заметное оживление в работу клубов и их секций. Качество работы советов клубов также должно быть улучшено и поднято до уровня новых задач.



ТОЛЬКО ОПИРАЯСЬ НА ШИРОКИЙ АКТИВ,

О чем говорит опыт работы советов Днепронетровского,

ВЫПОЛНЯЯ НАКАЗ

ПО СРАВНЕНИЮ с 1953 годом количество членов нашего клуба почти утроилось. Более чем в три раза возросло и число подготовленных водителей. Значительно повысился уровень их подготовки. Расширились связи автомотоклуба с первичными организациями. Все это достигнуто в первую очередь благодаря привлечению актива.

В состав совета клуба у нас избрано 9 человек. Большинство из них — представители различных автомобильных организаций города. Свою главную задачу мы видим в том, чтобы способствовать улучшению организации военно-массовой и учебно-спортивной работы. К этому нас обязывает и наказ, полученный на отчетно-выборном собрании членов автомотоклуба.

Совет АМК осуществляет постоянное руководство секциями клуба, заслушивает отчеты об их деятельности, утверждает планы. В этом году, например, наш совет обсуждал вопросы пропаганды, а также деятельность учебно-методической и мотоспортивной секций. Анализируя пропагандистскую работу, мы обнаружили недостатки в планировании лекций и докладов для членов ДОСААФ на предприятиях города. Тогда, по предложению совета, при клубе был создан лекторий, в котором два раза в месяц читаются лекции на технические темы. Часто они сопровождаются демонстрацией учебных фильмов. Лекции читают члены совета, актив клуба. Мы связались с Обществом по распространению политических и научных знаний, и теперь лекторы Общества — частые гости в клубе.

Планы проведения лекций и докладов заранее рассылаются в первичные организации города. Кроме того, по поручению совета активисты клуба дополнительно извещают о лекциях комитеты ДОСААФ. Поэтому наш лекторий всегда заполнен слушателями. За истекшее полугодие на лекциях в клубе присутствовало свыше пяти тысяч человек.

Используем мы и средства наглядной агитации. По инициативе совета организуются передвижные выставки. В этом году такие выставки устраивались на оборонных активах, происходивших в городах и районах области. На них демонстрировались, в частности, учебные пособия, изготовленные без затраты государственных средств. Члены совета принимали активное участие в отборе материалов для выставок и в проведении технических консультаций.

Большое место в деятельности совета АМК занимают вопросы учебно-методической работы. Стремясь оказать практическую помощь клубу в создании учебно-материальной базы, члены со-

вета обратились в местные автохозяйства, где нашлось немало списанных автомобильных деталей и агрегатов. Используя их, работники АМК полностью оборудовали четыре учебных класса.

В начале этого года в ряде первичных организаций города, развернувших подготовку водителей, не хватало инструкторов и преподавателей по автомотоделу. Председатели комитетов обратились по этому вопросу в наш совет. Совместно с руководством клуба на специальном заседании совета были намечены конкретные меры по оказанию помощи комитетам. После этого члены совета тт. Захавайло и Нечипуренко помогли многим первичным организациям в приобретении наглядных пособий. А тт. Золотарев, Орлов, Стрельцов и Гранберг оказали помощь комитетам Общества на заводах им. Петровского, им. Калинина, «Светофор», машиностроительных, а также организациям ДОСААФ колхозов Петропавловского, Котовского и др. районов в организации курсов, подборе преподавателей, в создании материальной базы.

Секция мотоспорта является в нашем клубе одной из самых активных. Недавно на одном из заседаний мы слушали отчет о ее работе. Совет подверг критике деятельность секции и рекомендовал поддерживать более тесные связи с местными мотосекциями ДСО «Буревестник» и «Локомотив», активнее перенимать их опыт. Было решено провести несколько товарищеских встреч с мотоциклистами других городов. В порядке реализации этих предложений руководство клуба, совместно с областным комитетом физкультуры и спорта, провело недельные тренировочные сборы, а также две товарищеские встречи с мотоспортсменами Днепродзержинска.

В работе совета клуба есть еще много недостатков. Слабо, по нашему мнению, работают у нас секции автоспорта, автомоделизма. Однако наш актив стремится улучшить дело, выполнить социалистические обязательства, взятые в соревновании с Запорожским АМК, и достойно встретить 40-ю годовщину Великого Октября.

*К. Шевченко,
председатель совета
автомотоклуба.*

Днепронетровск.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

СОВЕТ нашего Каунасского автомотоклуба избран сравнительно недавно. Прежде он в основном состоял из штатных работников АМК, но на одном из общих собраний члены клуба поставили вопрос о необходимости строить работу на общественных началах. И

после очередных выборов в совет вошли новые люди. Это спортсмены — перворазрядник А. Курдзикаускас, закройщик резино-обувного комбината «Инкарас», гонщица З. Загорските, товаровед коопторга, активисты первичной организации ДОСААФ Каунасского политехнического института студенты Р. Балтрушайтис, Н. Куоса и другие.

Вполне естественно, что соответствующего опыта работы у нас вначале не было. Анализируя деятельность прежнего совета АМК, обдумывая пожелания, которые были высказаны на перевыборном собрании, мы прежде всего решили взяться за устранение недостатков, являющихся тормозящими деятельность клуба. Хотелось повысить активность членов АМК, привлечь новых людей — автолюбителей и мотоциклистов.

По Положению совет должен собираться раз в месяц, но у нас это происходит чаще. На заседаниях мы обсуждаем и различные вопросы, которые требуют оперативного решения. В частности, в клубе существовала неверная практика, когда механик АМК участвовал в мотосоревнованиях наравне со всеми спортсменами и иногда уделял большее внимание подготовке своей машины. Обсудив это на совете, мы рекомендовали начальнику клуба исправить такое положение.

За последнее время число членов АМК увеличилось. Это достигнуто благодаря активной пропаганде технических знаний. Действенной формой пропаганды являются беседы на заводах, фабриках, в учреждениях. В Каунасе много крупных предприятий, на которых занята молодежь. В результате бесед, проведенных членами совета на заводе «Пяргале», на комбинате «Инкарас», в учебных заведениях города, в клуб стали приходить новые люди, интересующиеся мотоспортом, желающие получить права водителей.

Раньше в клубе, да и во всей Литве, автомобильный спорт и туризм не получали должного развития. В этой области мы сделали пока первые шаги: наметили ряд туристских пробегов.

Автомоделизм до сих пор у нас почти не развивался. Мы и сейчас еще не можем похвастаться успехами в этом интересном виде творческой самостоятельности. Но на совете уже принято решение о создании кружка, найдено для его занятий место: на первых порах он будет размещен там же, где занимаются юные строители морских моделей.

Нами сделано немного. Большие трудности встают на нашем пути: помещение, где находится гараж автомотоклуба, очень ветхое, мотоциклы и автомобили устарели. Жители соседних домов жалуются на шум, и спортсмены вынуждены ездить на тренировки только по одной улице, определенной

МОЖНО ДОБИТЬСЯ УСПЕХА

Орловского и Каунасского клубов

совместно с автоинспекцией. Неохотно поддерживают наши начинания и местные руководящие органы.

Все это происходит потому, что общественность еще недостаточно хорошо знакома с деятельностью автомотоклуба. Мы уверены, что вся наша работа получила бы более широкий размах, если бы местная печать уделяла нам больше внимания. Республиканская газета «Спортас» совершенно игнорирует мотоспорт, не занимается его пропагандой. В Литве, например, никто не знал о всесоюзных автомобильных соревнованиях на регулярность движения, и не удивительно, что наши спортсмены не приняли в них участия.

Есть, наверно, немало клубов, где работа совета организована лучше, чем у нас. Наше пожелание: давайте наладим обмен опытом, установим переписку, будем сообщать друг другу все новое, передовое, интересное.

*В. Александрйтис,
председатель совета автомотоклуба
Каунас.*

В ОТРЫВЕ ОТ ОБЩЕСТВЕННОСТИ.

БОЛЬШИЕ и почетные задачи выполняет автомотоклубы нашего Общества. Организуя и проводя свою работу на основе широкой творческой инициативы и самостоятельности членов клуба, они становятся подлинными центрами массовой работы по автототоспорту, туризму и автомоделлизму.

К сожалению, этого нельзя сказать об Орловском автомотоклубе (начальник В. Янушкевич). Печать запустения лежит на многих сторонах его деятельности.

По вечерам, когда на курсах шоферов заканчиваются учебные занятия, помещение клуба быстро пустеет. В уютной канцелярии, еле освещаемой тусклой электролампочкой, в это время обычно можно застать лишь сторожа. Редко бывают здесь представители общественности, члены клуба. По заявлению начальника в клубе насчитывается до двухсот членов. Однако подавляющее большинство их никакого участия в работе не принимает.

Впрочем, это и не удивительно. При клубе нет ни одной секции и ничего практически не делается, чтобы привлечь сюда местных автолюбителей, туристов, спортсменов.

Нас заинтересовал вопрос, как же относится ко всему этому совет клуба? Да и существует ли он вообще в Орловском АМК?

Оказалось, что существует. Более того, в апреле нынешнего года состоя-

лось отчетно-выборное собрание членов клуба. На нем был избран новый совет АМК в составе пяти человек, хотя по Положению их должно было быть не менее семи. Но не это самое главное. В совете нет ни одного представителя автомобильной общественности. В него вошли три мотоспортсмена и два штатных работника клуба, причем ни один из них не имеет достаточного опыта организационной работы. Оказалось также, что в новом совете нет ни одного члена из старого состава. Объясняется это тем, что, по единодушному заключению многих, прошлогодний состав совета не работал. Не работал в течение целого года при попустительстве со стороны руководства клуба и обкома ДОСААФ, которые могли бы исправить создавшееся положение, но не сделали этого, не приняли никаких мер.

Между тем в Орле имеются крупные автохозяйства, немало здесь и автолюбителей. Однако руководство АМК не поддерживает с ними связь, не стремится вовлечь их представителей в число своих членов.

В клубе вывешен план, составленный сразу на двенадцать месяцев. Члены клуба называют этот план «воздушным». И с этим трудно не согласиться: многое в плане, мягко выражаясь, не имеет под собой реальной почвы. Регулярно намечаемые в нем лекции, доклады, соревнования автомоделлистов, конкурсы на лучшую автомобильную модель и другие мероприятия остаются лишь... строчками на бумаге.

— Ну, не так уж у нас плохо, — пытается смягчить впечатление т. Янушкевич, — секция мотоциклистов все же работает...

Но фактически и это не так. Мотоспортсмены рассказывают, что их секция до сих пор не оформлена: бюро не избиралось, планы спортивной работы не составляются, нет даже графика тренировок. Где уж тут говорить о воспитании и повышении мастерства спортсменов, о привлечении новых кадров! К тому же мотоциклетный парк давно не пополнялся, а имеющиеся машины сильно изношены.

Не так давно в областной газете была напечатана корреспонденция члена клуба И. Ашихмина «Мотоспортсменам нужна помощь». К сожалению, даже выступление газеты не возымело действия. Не нашло оно отклика и со стороны партийных и советских организаций города.

А жаль. Состояние дел в клубе должно вызывать чувство серьезной тревоги отнюдь не только в обкоме ДОСААФ.

П. Котов:

Орел.

Социалистическое
соревнование
в честь 40-й годовщины
Великого Октября

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНЯЕМ

ГОТОВЯСЬ достойно встретить 40-ю годовщину Великого Октября, работники Раменского автомотоклуба ДОСААФ вызвали на социалистическое соревнование Подольский автомотоклуб. Все понимали, что соревнование с ним будет нелегким. Поэтому коллектив нашего клуба подробно обсудил на собрании, что надо сделать для улучшения работы АМК.

Собрание приняло конкретные социалистические обязательства. Было решено, например, годичный план подготовки водителей выполнить к 15 июля текущего года на 105 процентов, оказать помощь первичным организациям предприятий и средних школ в обучении шоферов, мотоциклистов и автолюбителей, улучшить качество подготовки мотоспортсменов и т. д.

Прошедшее собрание оживило всю деятельность клуба. И это, в частности, сказалось на итогах экзаменов в учебных группах.

Преподаватели Андреев, Раевский добились того, что все курсанты сдали экзамены по теоретическому курсу, а инструкторы Тульский, Додонов, Сенин помогли будущим водителям хорошо освоить управление автомобилем.

Успехи наших товарищей особенно заметны потому, что учебная база наших курсов, которая до сих пор находилась в неудовлетворительном состоянии, теперь создана своими силами. Наши активисты оборудовали учебные классы: по техническому обслуживанию, по правилам уличного движения, по слесарным и сборочно-разборочным работам.

Соревнуясь с подольчанами, мы достигли некоторых успехов и в мотоциклетном спорте. В феврале мы провели в районе г. Раменское классификационный мотоциклетный кросс. В марте команда мотоциклистов нашего клуба, выступая в г. Серпухове, заняла первое место в розыгрыше кубка местного автомотоклуба. В матче пяти городов наша команда также заняла первое место.

Большую помощь в подготовке водительских кадров клуб оказывает первичным организациям. В Ухтомском районе, например, с помощью инструкторов нашего клуба ведется подготовка около 90 шоферов 3-го класса. Учащиеся 1-й Раменской средней школы изучают автодело в классах нашего автомотоклуба с помощью преподавателей АМК.

Взятые нами социалистические обязательства значительно повысили ответственность каждого сотрудника за порученное дело и позволили добиться первых положительных результатов.

*С. Головач,
начальник Раменского АМК.*

ВМЕСТЕ С БОЛЬШЕВИКАМИ

П ОСЛЕ неудачного июльско-августовского наступления войск Керенского на Рижском фронте (1917 год) плохо одетая и вооруженная русская армия под напором немецких войск стала откатываться. Вместе с отступавшими частями мы (я служил тогда в 1-й зенитной автобатареи) прибыли в г. Венден. Здесь потрепанные, изношенные грузовики поставили на ремонт.

В Вендене до нас стали доходить слухи о беспорядках во многих войсковых частях и в Петрограде, где рабочие готовились взять власть в свои руки. В батареях появились большевистские листовки. Однажды ночью был арестован оружейный мастер — большевик.

Только-только мы успели кое-как подремонттировать автомобили, как был объявлен приказ — грузиться в эшелоны. Все держалось в секрете, и мы не знали, куда нас отправят. На одной из остановок в нашу теплушку вскочил солдат.

— Братцы! Знаете, куда нас везут? — спросил он. — В Петроград! Большевики там восстание готовят...

Слух об этом моментально распространился по всему эшелону. Что делать? Во всех теплушках шли жаркие споры. Дело в том, что шоферы в то время были привилегированной частью рабочего класса, многие из них поддерживали Временное правительство.

Не доезжая километров 300 до Петрограда, батареи были приведены в боевую готовность. Тут уж отпали все сомнения. Было ясно, что нас хотят заставить стрелять в рабочих, которые выступали против Временного правительства, за мир, за свободу, за землю. В Царском Селе под Петроградом наш эшелон был остановлен. Кто-то крикнул: — Выходи стронуться!

Еще не понимая в чем дело, солдаты высыпали из теплушек и привычно вытянулись в строю. На платформу взобрался какой-то штатский оратор:

— Солдаты! — тонко прокричал он. — Россия на вас надеется. Вы должны огнем подавить большевистскую смуту, уничтожить бунтовщиков, которые не дают нам закончить войну с победой. Если вы согласны, правительство Керенского выдаст всем дополнительные пайки...

Часть солдат начала склоняться на сторону оратора. Но тут на платформу вскочил невысокий плотный парень в замасленной куртке деповского рабочего.

— Товарищи! Кого вы слушаете? Мало воевали? Еще хотите? Ах, не хотите? То-



ВСТРЕЧА В РЕДАКЦИИ

Недавно в редакции журнала «За рулем» встретились старейшие автомобилисты — участники Великой Октябрьской социалистической революции.

...Сорок лет — срок немалый. Собравшиеся за редакционным столом уже далеко не те молодые шоферы, которые с оружием в руках дрались за Советскую власть. Но каким огнем загорались их глаза, когда они вспоминали о незабываемых днях!

Многие из собравшихся когда-то воевали на одних и тех же фронтах, вместе создавали автомобильные и броневые части молодой Красной Армии. Большинство из них не видели друг с другом много лет, некоторые знали друг друга лишь понаслышке и познакомились только сегодня, в редакции. Ненаписанные страницы славной истории революции оживали в простых рассказах этих рядовых участников Октябрьского переворота.

С этого номера редакция начинает печатать отрывки из воспоминаний старых автомобилистов — участников Великой Октябрьской революции и гражданской войны.

На снимке (слева направо): в первом ряду — Н. С. Веденев, И. Х. Аргир, А. А. Муратов, С. И. Аранов; во втором ряду — В. И. Березкин, А. А. Виноградов, М. Е. Залюкин, Г. И. Щепочкин, С. С. Постельников, И. М. Никитин, С. И. Соломатин.

гда вы должны вместе с большевиками бороться против войны. А насчет пайков не беспокойтесь. Победят рабочие и крестьяне — будет хлеб...

В конце концов решили голосовать. В то время, пожалуй, ни одного вопроса не решалось без голосования. За Керенского подняли руки офицеры, унтеры и часть батареи. За большевиков голосовали почти все шоферы, механики, слесари. Перевес, правда, небольшой, оказался на стороне большевиков.

В Петрограде на улице я случайно встретил моего бывшего ученика, шофера Костю Антонова. Я рассказал ему обо всем и сказал, что офицеры могут все-таки сагитировать часть солдат на выступление против большевиков. Костя привел меня к председателю Революционного комитета Московско-Нарвского района т. Штейну. Я рассказал ему о настроении батареи. Тогда т. Штейн дал мне двух красноармейцев, и мы отправились в батарею. Красно-

гвардейцы-большевики рассказали шоферам о положении в Петрограде, о лозунгах большевиков. После митинга вся батарея решила отдать себя в распоряжение Революционного комитета Московско-Нарвского района.

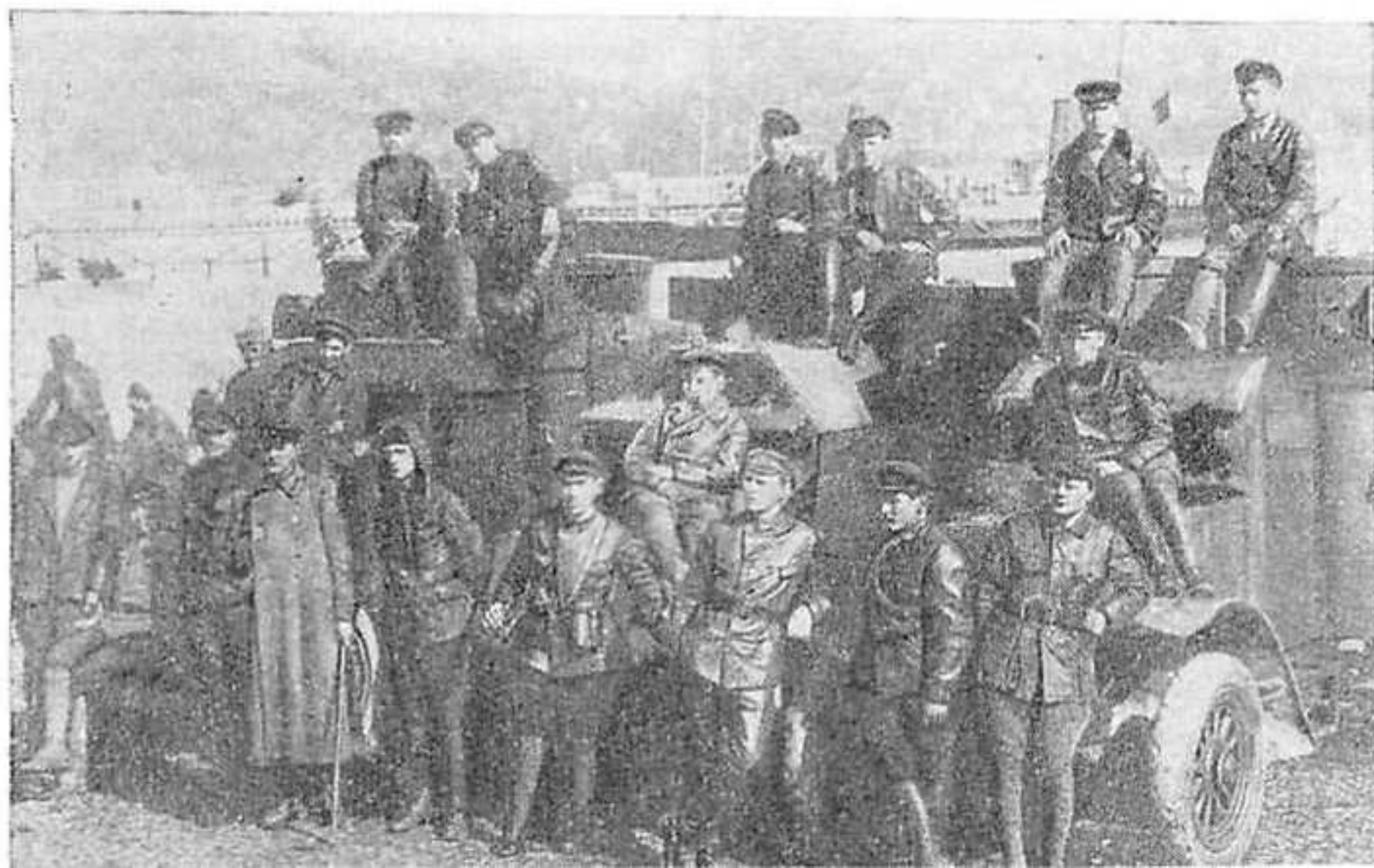
В этот же день часть машин ушла на Пулковскую гору, где шел бой. Несколько автомобилей с орудиями были посланы на помощь матросам, штурмовавшим телефонную станцию. Вместе со своим грузовиком я участвовал в реквизиции продовольствия для красногвардейцев, разоружал отряды охраны железной дороги, с красногвардейцами фабрики «Скороход» ездил за оружием в арсенал. Так посланные в Петроград на «подавление», мы оказались участниками революционной борьбы.

Позднее в составе 37-го автоброневых отряда я участвовал в боях против Юденича и на врангелевском фронте. После двухнедельных непрерывных боев мы соединились у Каховки с Первой Конной армией. Наш отряд дошел до Джанкоя. Вскоре я был назначен комиссаром 41-го автоброневых отряда, вместе с которым дошел до Краснодара. Потом наш отряд был направлен на Восточный фронт, в Иркутск.

Вместе со мной на фронтах гражданской войны воевало немало автомобилистов. Их воинский труд был особенно труден из-за того, что на вооружении молодой Красной Армии состояли доставшиеся в наследство от царской армии разбитые машины преимущественно иностранных марок. Запасных частей не было, и шоферам приходилось проявлять чудеса изобретательности, чтобы залатать и пустить в ход испортившийся автомобиль. И все-таки большевики-автомобилисты вместе со всем народом с честью выдержали испытания, разгромили всех врагов и отстояли Советскую власть.

Н. Веденев.

Н. Веденев (крайний слева) в группе бойцов 41-го автоброневых отряда в 1918 г.



ОШИБКИ, СТАВШИЕ ТРАДИЦИЕЙ

Почему на шестидневных соревнованиях большинство гонщиков было вынуждено сойти с дистанции

Когда закончились третьи шестидневные мотоциклетные соревнования на первенство СССР 1957 года, проходившие в Расторгуеве под Москвой, победителям их — сильнейшим спортсменам — были вручены награды. Но не о напряженной борьбе за призовые места, не о высокой технике вождения машин в трудных дорожных условиях, не о тактической, технической и физической подготовке участников приходится говорить, подводя итоги этих соревнований. Они оставили, главным образом, чувство глубокой неудовлетворенности и разочарования. И, хотя состязания продолжались шесть дней, интерес к ним со стороны зрителей и спортсменов был потерян уже к исходу второго дня.

Вот как это произошло.

В первый день на старт многодневки вышло 80 команд. 272 мотоциклиста на 238 машинах включились в трудную и увлекательную борьбу. Результаты дня были ободряющими: к вечеру финишировало 214 гонщиков (не считая колясочников), причем 111 без единого штрафного очка. Да и как могло быть иначе! Ведь среди спортсменов было 50 мастеров спорта, много перворазрядников.

Накануне второго дня в судейской коллегии (главный судья Б. Воскресенский) возник разговор о состоянии дорог, по которым должны были провести свои машины спортсмены. Представители некоторых местных команд, хорошо знающие трассу, заявили о том, что она труднопроходима. Они настаивали на снижении заданных скоростей. Эти вполне резонные пожелания, к сожалению, были отвергнуты. Начальник дистанции Ю. Гофман заявил в судейской коллегии, что, по его мнению, трасса вполне проходима, и нечего-де устраивать из состязаний мотоциклетную прогулку.

Судейская коллегия еще не успела разойтись, как начался дождь. Он лил с небольшими перерывами всю ночь, превратив легкопроходимые дороги в труднопроходимые, а труднопроходимые в совершенно непроходимые. Но и это не заставило задуматься никого из членов судейской коллегии. Она так и не внесла коррективов в ранее намеченные планы.

Утром был дан старт.

Развязка не заставила себя ждать. Один за другим спортсмены стали возвращаться с трассы, не пробившись даже через грязевый барьер у деревни Вяльково. Перед теми, кто сумел пройти дальше, встал второй, не менее трудный участок — в районе Сараксеевки. Тут к одной беде прибавилась другая: у многих гонщиков кончилось горючее. Третью знаменитую в округе стремилловскую грязь удалось преодолеть всего 44 спортсменам.

Таким образом, перед третьим днем соревнований в «строю» осталась лишь шестая часть стартовавших в первый день мотоциклистов. Причем и у них машины были подорваны непомерной нагрузкой и могли сдать в любую минуту. Создавалась реальная угроза срыва соревнований. И тогда Главная судейская коллегия пошла на беспрецедентное нарушение условий проведения многодневных мотоциклетных соревнований. Она объявила своеобразную амнистию всем, кто прошел пункты КВ с опозданием более чем на час, но имеет отметки этих пунктов.

Однако и это не спасло положения. Дело в том, что многие участники, хорошо зная, что часовое опоздание неизбежно ведет к автоматическому исключению из состязаний, сами принимали решение о прекращении борьбы и возвращались к месту старта-финиша, не останавливаясь на пунктах КВ. Поэтому вполне понятно негодование этих товарищей, когда они вдруг узнали о решении судейской коллегии и поняли, что выбыли из соревнований «по своей вине».

Вот тогда-то и была отправлена телеграмма в редакцию, опубликованная на этой странице.

О том, как прошли остальные дни соревнований, можно сказать коротко. Напуганная печальным опытом второго дня и боясь растерять последних участников, судейская коллегия ударилась в другую крайность — независимо от погоды из трассы были исключены все труднопроходимые участки. Несмотря на это, соревнования закончили менее 20 процентов участников.

Многодневные мотоциклетные соревнования проводятся у нас всего третий раз. Однако аналогичные грубые ошибки и промахи, допускаемые в ходе состязаний, уже имеют свою печальную историю, приобрели характер дурной традиции. В прошлом году больше половины участников многодневки «утопили» на броду через неожиданно разлившуюся после дождя речку Рожайку. Годом раньше примерно такая же картина наблюдалась на грязевом участке между Веневым и Тулой.

И дело тут не только в плохой работе службы дистанции, отсутствии должной

ИТОГИ СОСТЯЗАНИЙ

Первые места заняли:
В классе до 125 см³ для женщин — Н. Шаропова.
В классе до 125 см³ для мужчин — А. Сироткин.
В классе до 350 см³ — Е. Субботин.
В классе до 750 см³ — А. Корнеев.
В классе до 750 см³ трехколесн. — А. Лиханов, А. Карасев.

СССР

ТЕЛЕГРАММА

ПРИЕМ. ПЕРЕДАЧА

№ 94

МСК221/37 МОСКВЫ 221/199 26

27 2255

СРОЧНО ПРИШЛИТЕ АВТОРИТЕТНОГО КОРРЕСПОНДЕНТА.

РАСТОРГУЕВО ВСЕСОЮЗНЫЕ МНОГОДНЕВНЫЕ МОТОГОНКИ ТЧК

ИЗ 300 УЧАСТНИКОВ ВТОРОЙ ДЕНЬ СОШЛО 260 ТЧК

СОРЕВНОВАНИЯ УГРОЗОЮ СРЫВА=УЧАСТНИКИ=

гибкости в руководстве соревнованиями и других недостатках организационного характера. Одной из серьезных причин этих ошибок является, на наш взгляд, глубоко порочный пункт 3-й самих условий проведения многодневных соревнований, на основе которого производится выбор трасс. В нем сказано, что трасса соревнований должна включать не менее 10% относительно трудных по проходимости участков и не более 40% хороших шоссейных дорог.

Для второго дня соревнований, например, была намечена трасса, включавшая, помимо шоссейных, 132 км проселочных дорог и 109 км дорог, имеющих сильно выбитое булыжное покрытие. Гонщики назвали ее (в том виде, какой она была в день соревнований) «трассой дикого кросса». Но попробуйте установить, противоречит ли дистанция второго дня многодневки пункту 3-му условий? Оказывается, нет, не противоречит. Более того, если бы все 400 км (100%) трассы представляли собой непроходимое месиво, и тогда, оказывается, это тоже отвечало бы третьему пункту условий.

У нас для мотокроссов, рассчитанных, как правило, на 1,5—2 часа, не разрешается намечать дистанцию протяженностью свыше 60 км. А в данном случае она «законно» чуть не в три раза превышала эту норму. Вот к чему могут привести резиновые формулировки!

Необходимо в корне пересмотреть порядок выбора трасс многодневных мотоциклетных соревнований. Это нужно сделать еще и потому, что равнинные, преимущественно кроссовые трассы очень мало дают для подготовки наших спортсменов к международным многодневным состязаниям. Как известно, за рубежом такие виды соревнований проводятся в гористой местности, на каменистых трассах.

Подводя итог сказанному, следует еще раз подчеркнуть, что третьи многодневные мотоциклетные соревнования не принесли пользы спортсменам, не позволили им подтвердить или повысить свои спортивные разряды. Плохая организация соревнований привела к неоправданному расходу средств. По существу скомпрометирована и сама идея многодневных соревнований.

Б. Кузнецов.

НА ПЕРВЕНСТВО ДОСААФ

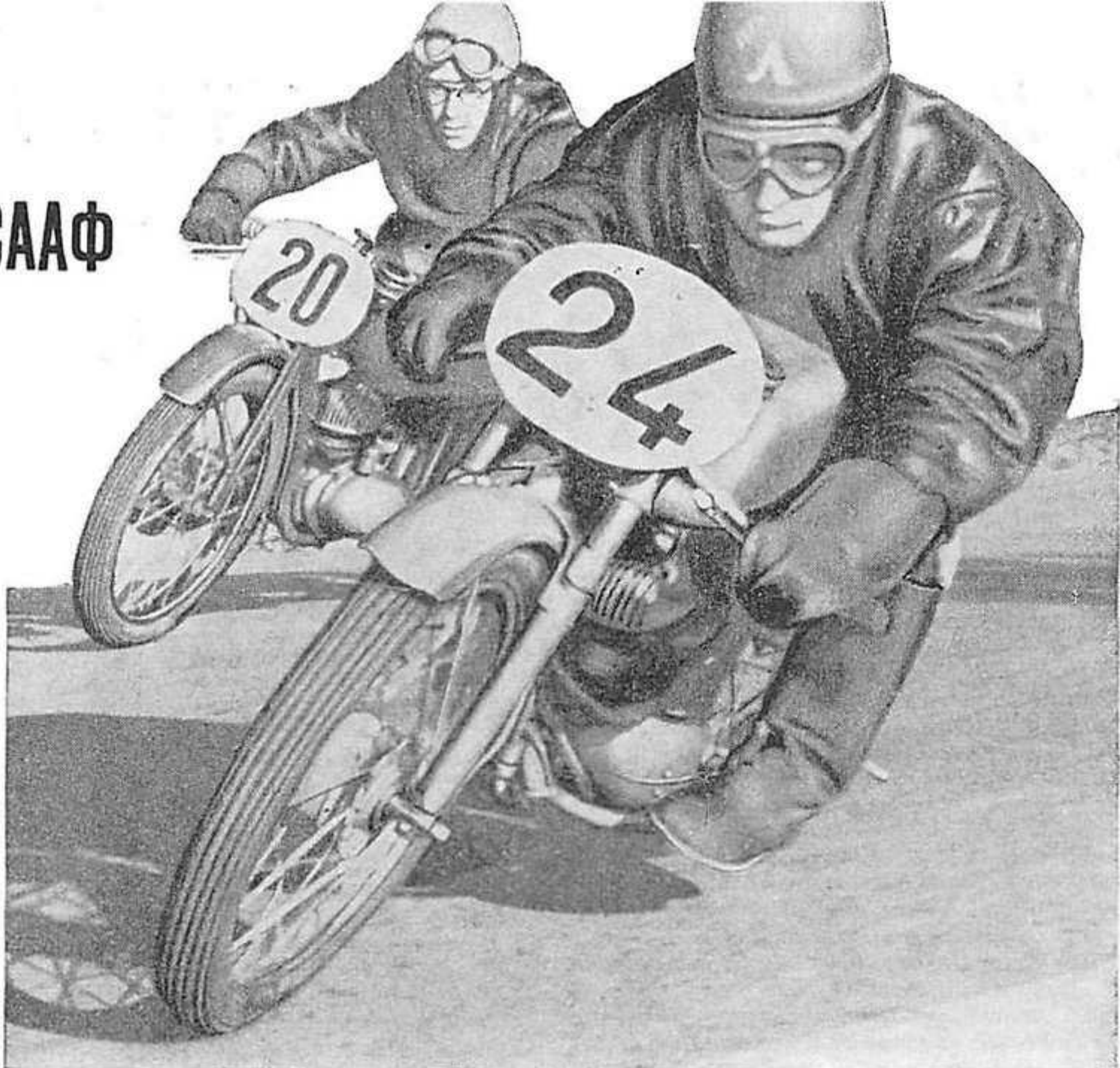
АСФАЛЬТИРОВАННЫЕ аллеи вокруг ленинградского стадиона им. С. М. Кирова стали традиционным местом соревнований мотоциклистов. Здесь 3 и 4 июня встретились сильнейшие гонщики ДОСААФ — представители Азербайджана, Грузии, Литвы, Латвии, Эстонии, Таджикистана, Кабардино-Балкарской, Татарской и Удмуртской АССР, Московской и Свердловской областей, Москвы и Ленинграда, — разыгрывавшие личное первенство Общества по шоссейно-кольцевым гонкам.

Спортсмены соревновались на мотоциклах классов до 125, 350 и 750 см³. Небольшая часть мотоциклов класса до 750 см³ имела коляски. Дистанция — 100 км (32 круга).

В классе мотоциклов до 125 см³ борьба с первых же минут гонки приняла острый характер. Вперед вырвалась машина под управлением ленинградца-перворазрядника Л. Ракова, который в прошлом году на таких же соревнованиях занял второе место. Вплотную за ним идут его земляки: перворазрядники И. Нестеров и В. Федоров, а также тбилисец Р. Галустьян. Но Раков не уступил лидерства и первым закончил дистанцию. Вторым пришел И. Нестеров.

Упорно боролись за первенство и женщины. В начале гонки вперед вышли рижанки мастера спорта Б. Уксас и В. Лапиня. Однако вскоре обе сошли с дистанции, уступив лидерство мастеру спорта Л. Трацевской (Москва). Неотступно преследуемая Г. Ивановой и Л. Давыдовой, москвичка все же первой пришла к финишу.

Интересно прошли гонки на мотоциклах класса до 750 см³ (без колясок). Литовский гонщик перворазрядник В. Аксионайтис, оторвавшись со старта от остальных спортсменов, долго возглавлял гонку. Но вдруг в моторе его машины послышалась перебои. Воспользовавшись этим, В. Симонов (Московская



область) энергично вырвался вперед и со временем 1 час. 05 мин. 13 сек. первым закончил дистанцию. В. Аксионайтис остался вторым.

Во второй день соревнований проводились гонки на машинах класса до 350 и 750 см³ (с колясками). Первыми вступили в состязание спортсмены на мотоциклах-одиночках. Победитель прошлогодних соревнований в классе

350 см³ мастер спорта А. Дежинов (Ленинград) вывел на старт машину с обтекателем. Кроме того, он много потрудился и над усовершенствованием конструкции своего мотоцикла. Результаты превзошли все ожидания. На отдельных участках трассы А. Дежинов свободно развивал скорость более 100 км/час.

Ленинград.

Г. Кривич.

ЧЕТЫРЕХДНЕВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ В ГДР

Победа клубной команды ДОСААФ • Золотая медаль В. Адаяна • Успех чехословацких гонщиков



КОДНОМУ из самых интересных событий спортивного сезона нынешнего года можно, безусловно, отнести четырехдневные международные мотоциклетные соревнования в ГДР, традиционно проводимые обществом «Спорт и техника».

В 1956 году, впервые приняв участие в этих соревнованиях,

советская команда заняла первое место как в национальном, так и в клубном зачете и получила переходящий серебряный кубок общества «Спорт и техника». За высокие спортивные показатели ей был вручен специальный приз премьер-министра Германской Демократической Республики Отто Гротеволья.

Сейчас условия соревнований несколько изменились: четырехдневка проводилась со стартом и финишем в одном городе (Эрфурте), иным стал также и количественный состав команд. Если на прошлых соревнованиях национальные команды включали по 15 гонщиков, то теперь в их составы вошло всего лишь 5 гонщиков-одиночек, выступавших в трех различных классах машин.

К участию в соревнованиях были привлечены национальные команды

Чехословакии, Советского Союза, Румынии, Венгрии и Польши. 26 гонщиков приехало в Эрфурт из Западной Германии.

Зачет производился по национальным и клубным командам. Кроме того, определялось личное первенство. Среди национальных команд разыгрывался переходящий серебряный кубок общества «Спорт и техника», а среди клубных — кубок лучшей команды.

29 мая в 7 часов утра на Соборной площади Эрфурта был дан первый старт. В борьбу включились спортсмены на 212 машинах.

Национальную команду СССР представляли гонщики ДОСААФ: Виктор Адаян (Ява-175), Валентин Хрипков (Ява-250), Рейнис Решетникс (ИЖ-50), Эдвин Кирсис (ИЖ-50), Эдмунд Крузе (ИЖ-50). Клубная команда отличалась лишь тем, что здесь вместо Э. Крузе выступали Евгений Косматов и Иван Хохлов на трехколесном мотоцикле М-72.

Первый день сложился несколько неудачно для нашей команды. Э. Крузе, замешкавшись на старте и опоздав на один из пунктов контроля (КВ), принес команде три штрафных очка.

Особенно трудным был второй день соревнований. Из наших спортсменов только одному В. Адаяну удалось выдержать заданное время и сохранить свой, так дорого стоящий «ноль». Остальные, придя на КВ с опозданием

от 4 до 6 минут, превратились в «штрафников» и вместе с этим лишились права на золотые медали.

На третий день из состава нашей национальной команды выбыл Э. Крузе, а из клубной Е. Косматов и И. Хохлов.

Из всех стартовавших в первый день мотоциклистов на финиш последнего этапа пришло только 60. В результате упорного четырехдневного состязания на первое место среди национальных команд вышла команда Чехословакии.

Второе место заняла команда Румынии, третье — СССР, четвертое — Венгрии, пятое — Польши.

Значительного успеха добилась клубная команда ДОСААФ. Из 36 клубных команд Польши, Венгрии, Румынии и Западной Германии она набрала наименьшее количество штрафных очков и завоевала хрустальный кубок.

В личном зачете В. Адаян удостоен золотой медали, а В. Хрипков, Э. Кирсис и Р. Решетникс награждены серебряными.

Особенно хочется отметить успешное выступление В. Адаяна. Молодой, но опытный гонщик международного класса умеет всегда правильно распределить свои силы и время. Это уже третья его золотая медаль. Первые две он получил в прошлом году на четырехдневных соревнованиях в ГДР и шестидневных гонках в Западной Германии.

А. Дмитриев.

УЖГОРОДЦЫ БЕРУТ РЕВАНШ

На зональных соревнованиях по ипподрому

В течение апреля—июня в 33 зонах нашей страны проходили соревнования мотоциклистов, явившиеся первым этапом розыгрыша переходящего кубка Центрального комитета ДОСААФ СССР по мотоциклетному спорту на 1957 год (ипподромные гонки). Команды автотоклубов, одержавшие победу в зональных соревнованиях, вышли в финал розыгрыша.

Они встретятся между собой на ипподроме в Одессе 15—20 октября с. г.

Наш корреспондент побывал на ипподромных соревнованиях 11-й зоны, в которых участвовали сильные команды автотоклубов Закарпатской, Львовской, Дрогобычской, Станиславской и Волынской областей УССР. Ниже публикуется его репортаж.

ПРИ входе на Пешеходный мост, в самом центре Ужгорода установлена витрина ДОСААФ. На ней всегда можно видеть план работы мотоциклетной секции местного автотоклуба — тренировок и соревнований. Эти планы живо интересуют ужгородцев. Они часто собираются у витрины, горячо обсуждают возможный исход намечаемых соревнований, спорят о достоинствах и недостатках различных мотоциклов — словом, ведут себя, как истые «болельщики».

Одним из важнейших спортивных мероприятий, намеченных планом на июнь, был розыгрыш зонального первенства в гонках по ипподрому. Это событие, интересное само по себе, для ужгородцев было исполнено особого смысла. Ведь два года подряд местная команда оставалась на втором месте, лишь немного уступая в мастерстве сильным спортсменам из г. Львова. Неужели и на этот раз не удастся взять реванш? Этот вопрос волновал всех и в первую очередь самих участников.

Надо ли говорить, что при таком повышенном интересе к исходу встречи движение на улицах в день соревнований, о которых к тому же объявлялось по радио и в газетах, было почти «односторонним». Все спешили к ипподрому, чтобы занять место поближе к беговой дорожке. Уже в 10 часов утра на ипподроме собралось свыше пяти тысяч зрителей.

Между тем начало соревнований пришлось отложить до часа дня, так как накануне прошел сильный дождь и дорожки оказались не пригодными для скоростной гонки. Но и это ни в какой мере не расхолодило зрителей — три часа они пробыли под палящими лучами солнца, ожидая начала заездов.

И вот на старте — первая тройка гонщиков. Они выступают на мотоциклах с рабочим объемом двигателей до 125 см³. Причем в первом же заезде идет опаснейший соперник ужгородцев — мастер спорта А. Дубинин из Львова.

И он оправдал худшие опасения зрителей. Сразу вырвавшись вперед, Дубинин до конца дистанции никому не уступил лидерства. Девять кругов по 800 метров он прошел за 5 мин. и 19,7 сек. Что теперь покажет ужгородец Дидик, который в прошлом году проиграл львовскому мастеру всего 6 сек.?

Дидик шел в третьем заезде. Хорошо взяв старт, он начал гонку в высоком темпе. В его победе над двумя «компаньонами» по заезду никто не сомневается, но... уже после четвертого круга он проигрывает Дубинину 13 сек. Стадион шумит. Ужгородцы подбадривают земляка криками, которые он в пылу гонки едва ли слышит. А еще менее реагирует на шум публики неумолимый секундомер — он фиксирует итоговое время Дидика 5.44.2. Проиграно 24,5 сек. К тому же в следующем заезде львовская спортсменка мастер спорта О. Киндрик, соревновавшаяся на личное первенство, тоже отлично прошла дистанцию, показав второе время дня.

Ужгородцы приуныли. Неужели повторится картина прошлогодних соревнований? Ведь и в прошлом году неприятности начались с поражения Дидика!

Исход соревнований решили заезды на мотоциклах в классе до 350 см³. Уже в шестом заезде ужгородец, представитель второй команды Николай Соляник показал отличное время — 5.09,3. «Засидевшись» было на старте, он в дальнейшем опередил двух своих соперников почти на полкруга. Этот успех закрепил представитель первой команды Ужгорода Б. Токач, прошедший дистанцию еще лучше — за 4.54,0. Можно себе представить, с каким напряжением следили после этого зрители за событиями в 10-м заезде, когда старт взял сильнейший львовский перворазрядник Маркович!

Жребий свел Марковича не с основными конкурентами, а с двумя довольно слабыми гонщиками из команды г. Дрогобыч. Поэтому он сразу же ушел от них, и зрителям оставалось лишь следить за тем, как он проходит круги, методически заглядывая на каждый по 31 сек. Ужгородцам это не предвещало ничего хорошего, но... на 6-м круге Маркович вдруг резко сбросил газ, остановился и сошел с дистанции. Осмотрев мотоцикл, он сокрушенно покачал головой и не спеша повел его «домой». Оказалось, что машина была плохо подготовлена и на 6-м круге у нее прогорел поршень.

Судьба зонального первенства была фактически решена. Среди 13 соревновавшихся команд ужгородцы в классе мотоциклов до 750 см³ были признаны «фаворитами», и победа их не вызвала ни у кого сомнений. В прошлом году Андрей Фарагун, чемпион Ужгорода, не имел себе равных. И на этот раз он отлично прошел дистанцию (4.45,4).

Впрочем, зрителям все-таки пришлось поволноваться, когда на старт вышел львовский перворазрядник Лех. Он так энергично начал гонку, что можно было ожидать напряженной борьбы и в этом классе машин. Однако вскоре Лех упал, и главным конкурентом Фарагуна неожиданно стал молодой спортсмен Борко из

г. Хуста. Он проиграл победителю всего 5,3 сек. Для Борко это, конечно, большой успех, выдвигающий его в число лучших гонщиков Украины.

С большим интересом зрители следили и за выступлением Евгения Беднарника, который повредил ногу на тренировке и был вынужден ехать в несколько необычном положении. Спортсмен успешно справился с трудностями и занял в классе тяжелых машин третье место.

Итак, первенство XI зоны в гонках по ипподрому уверенно выиграла первая команда г. Ужгорода (А. Дидик, Б. Токач и А. Фарагун), выйдя, таким образом, в финал первенства. Второе место заняла также команда ужгородцев (Н. Керечанин, Н. Соляник и Е. Беднарник).

Тем более удивительно, что такой большой успех ужгородцев фактически не нашел достойного освещения на страницах местной печати. Так, газета «Советское Закарпатье», опубликовав на второй день после соревнований невыразительную фотографию одного из эпизодов борьбы на ипподроме, даже не сочла нужным сообщить читателям об итогах соревнований. Короткий спортивный отчет о гонках на ипподроме был опубликован лишь в молодежной газете, выходящей на украинском языке.

(Наш корр.).



На снимке: команда-победительница зональных соревнований по ипподрому в г. Ужгороде (XI зона). Слева направо — А. Дидик, Б. Токач, А. Фарагун.

Фото Ю. КЛЕМАНОВА.



От старта до финиша

ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР О РАЛЛИ 1957 ГОДА

НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ ОБРАТИЛСЯ К УЧАСТНИКАМ ПЕРВЫХ ВСЕСОЮЗНЫХ МНОГОДНЕВНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ С ПРОСЬБОЙ ОТВЕТИТЬ НА ВОПРОСЫ:

Как Вы оцениваете прошедшие состязания?

Что, по вашему мнению, надо сделать при проведении ралли в будущем?

Мастер спорта СССР
А. АМБРОСЕНКОВ:

— Это исключительно интересный вид соревнований. Мне кажется, однако, что средние скорости пробега были очень занижены. Я утверждаю это не потому, что, как гонщик, привык к большим скоростям. Нет, об этом говорили и многие участники.

Судья всесоюзной категории
Ю. ГОФМАН:

— Я был начальником дистанции и со спортсменами разговаривал уже после финиша. Все они остались довольны состязаниями. На будущее мне хотелось бы пожелать, чтобы старт и финиш проводились на стадионе или ипподроме, где можно разместить зрителей. Кроме того, по-моему, трасса ралли должна включать трудные участки дорог — горные, кривые, мелкие броды и т. д. Хорошо было бы также, чтобы в подобных состязаниях смогли принять участие автомобилисты Сибири и Дальнего Востока. Поэтому я предложил бы проводить ралли и по зонам.

Доцент К. ПАНИЮТИН:

— Соревнования, безусловно, нужные и полезные. Нас радовала четкая работа администрации и судейского аппарата. Что же пожелать на будущее? Во-первых, усилить работу технической комиссии на старте и финише, так как осмотр машин затягивается на несколько часов. Надо также строже контролировать соблюдение участниками правил уличного движения. Желательно иметь и более подробную схему трассы. Ну и последнее — надо увеличить скорость по крайней мере на 10 км/час.

Инженер В. СТОЛБОВСКИЙ:

— Условия многодневных соревнований следует несколько изменить. Средние скорости движения должны быть больше. Нужно, чтобы возросло значение дорожной части состязаний. Ведь не секрет, что большинство участников получило штрафные очки при выполнении упражнений по фигурному вождению. Думается также, что эти упражнения должны выполнять оба водителя.

Шофер С. ПОЙДА:

— Соревнования на регулярность движения очень интересны и, несомненно, имеют большое будущее. Они доступны не только узкому кругу спортсменов,

но и большинству автомобилистов. Устраиваемые регулярно, ралли привлекают к участию в спорте множество автолюбителей.

Однако при организации состязаний надо обязательно иметь в виду, что спортивные соревнования — это прежде всего борьба за преодоление трудностей. К примеру сказать, нам удалось пройти без единого штрафного очка всю дистанцию и выполнить упражнения по фигурному вождению. Нам начислили очки только за случайное опоздание с предъявлением машины на техосмотр. Хотелось, чтобы в следующем году условия проведения ралли были продуманы более тщательно.

В многодневных автомобильных соревнованиях участвовал автомобиль «Москвич — 402» № ЭИ 16-58, о котором мы писали в №№ 3 и 4 журнала.

Мы едем на новый



«Москвич»

О том, как вел себя этот автомобиль в трудных условиях состязания, мы расскажем в следующем номере.

МЕЛОДИЧНОЙ, певучей нотой отсчитывают электрические часы время. Первые участники многодневных автомобильных соревнований уже вошли (за 15 минут до старта) в закрытый парк. Конечно, каждый из них не раз проверил все агрегаты своего автомобиля, но кто знает, что может случиться: ведь впереди почти три тысячи километров пути.

Генерал С. Мортьянов, инженер Б. Колев, доцент К. Панютин, летчик-испытатель П. Казьмин — люди самых различных профессий отправляются сегодня в дальнюю дорогу. Рядом с мастером спорта М. Метелевым пойдет на своем «Москвиче» юрист Е. Купинская, не так уж давно впервые севшая за руль. Профессиональные шоферы и опытные спортсмены будут состязаться с автолюбителями. И далеко не ясно, кто же выйдет победителем. Новый для советских спортсменов вид автомобильных соревнований — на регулярность движения — тем и отличается, что успешно участвовать в них могут люди с самой различной подготовкой.

Участникам многодневных состязаний в течение 52 часов предстояло пройти по дорогам пяти союзных республик. Каждому классу автомобилей была задана своя средняя скорость. Причем надо было не просто проехать дистанцию, а прибыть в каждый из 29 контрольных пунктов точно по графику. Спортсменам не давалось времени ни на отдых, ни на принятие пищи, ни на ремонт. По условиям соревнований не допускалось почти никаких отступлений от стандартного оборудования автомобиля. Спортсмены могли брать в дорогу только комплект обычного инструмента. Не разрешалось заменять в пути и вышедшие из строя детали.

...Один за другим стартуют автомобили. Головные «Москвичи» уже прошли Вязьму, когда приняли старт быстрые «Волги» и ЗИМы. Где-то за Оршей они обогнали маленьких «Москвичей». Чтобы «Волги» и ЗИМы не вырывались далеко вперед, под Минском и Ригой они прошли добавочные «уравнительные кольца» и все же в Москве, спустя двое с лишним суток после старта, финишировали в числе первых.

Можно многое рассказать о том, как проходили соревнования, как вели себя на трассе машины и их водители, как была организована служба заправки и работа судейской коллегии на пунктах контроля. Но нам хочется поговорить о другом, попытаться взглянуть на первые многодневные соревнования в целом, подумать о путях развития этого нового интересного вида состязаний, с самого начала привлечшего к себе симпатии множества автомобилистов.

По своей природе спортивные состязания любого вида требуют от участников смелости, мужества, упорства, напряжения всех физических и моральных сил. Победитель определяется только в острой борьбе. Можно ли сказать это о прошедших автомобильных ралли? На этот вопрос ответить нелегко.

Была ли борьба на прошедших соревнованиях? Как говорится, положила руку на сердце, можно сказать, что такой борьбы не было. В самом деле, о какой борьбе, о каких по-настоящему спортивных трудностях можно говорить, если по замечательной автостраде Мо-

сква — Минск скорость для «Москвичей» была запланирована всего 50 км/час, для «Побед» — 60, а для быстросходных ЗИМов и «Волг» — 70. Это намного снизило интерес к состязаниям. Спортсмены не только имели возможность приходить на контрольные пункты за час — полтора до срока, но и ездить в рестораны, спать, производить текущий ремонт машины. Один из участников соревнований, занявший, кстати сказать, неплохое место, сумел даже «без отрыва от руля» снять целый кинофильм.

— Скучно. Это ведь не состязание, а прогулка, — говорили многие спортсмены.

Но дело не только в чрезмерно заниженных скоростях движения. На всем пути следования спортсмены были поставлены в «тепличные условия». Хотя по условиям соревнований трасса не перекрывалась, фактически все водители шли по «зеленой улице». Даже в больших городах, таких, например, как Рига, еще издали увидев машину с желтым стартовым номером, милиционеры обеспечивали ее беспрепятственное прохождение. Что же тут было думать о соблюдении правил уличного движения и о возможном получении штрафных очков за их нарушение?

Неудивительно, что половина всех спортсменов не привезла с пробега ни одного штрафного очка. Победители определились лишь при выполнении упражнений по фигурному вождению автомобиля, которые проводились после возвращения спортсменов в Москву.

На финише, когда прибывшие с трассы водители довольно бодро рассказывали окружающим их знакомым и родственникам о своих дорожных приключениях, кто-то заметил:

— Их бы на мотоциклетную многодневку! Вот это соревнования!

В этих словах, надо признать, есть доля правды. Разумеется, проводить полную аналогию между автомобильными ралли и мотоциклетной шестидневкой нельзя. Каждый из этих видов соревнований имеет свои особенности, свои условия. Но ведь спортсмены, да и зрители хотят видеть в любых соревнованиях прежде всего трудности и борьбу за их преодоление — словом, то, за что миллионы людей любят спорт.

Каждый вид спортивных соревнований имеет свои особенности, свои, только ему присущие условия. И никому не придет в голову превращать ралли в кросс по пересеченной местности.



Сборы окончены. Подходит время старта. Автолюбители Н. Унт (справа) и В. Агеев, видимо, хорошо запомнили, что обедать придется на ходу, и запаслись всем необходимым.



На снимках сверху вниз:

Итак, старт принят! До свидания, столица, до скорой встречи через пятьдесят два часа. Впереди почти три тысячи километров пути по дорогам четырех республик.

★

— Что же, пока все в порядке. Вот заправимся и дальше... — говорит на первом заправочном пункте в Смоленске будущий победитель соревнований К. Панютин.

★

Нелегко на остановке осмотреть машину и успеть ответить на множество вопросов молодежи. Ведь каждому хочется поговорить с участницей пробега, членом героической «Молодой гвардии» Валей Борц.

• Фото Яр. БОРИНА.



Но ведь и другая крайность — максимальное облегчение условий соревнований — тоже не способствует повышению мастерства спортсменов. Выбирая трассу и разрабатывая условия для ралли 1957 года, организаторы состязаний оказали автоспортсменам плохую услугу. И об этом надо помнить на будущее.

ПОБЕДИТЕЛИ	
Экипажи,	
выступавшие на автомобилях	
организаций:	
«Москвич-400» — С. Игнатъев,	
А. Резнев (ДОСААФ)	
«Москвич-402» — К. Панютин,	
В. Столбовский (ДОСААФ)	
«Победа» и ГАЗ-69 — С. Тенишев,	
П. Васюков («Торпедо»)	
ЗИМ-12 и «Волга» — А. Кузнецов,	
В. Коняев (Советская Армия).	
Экипажи,	
выступавшие на собственных	
автомобилях:	
«Москвич-400» — Ю. Логвиненко,	
М. Авербух (ДОСААФ)	
«Победа» — П. Сытин, К. Сытин	
(ДОСААФ).	

Конечно, недостатки, о которых мы пишем, прежде всего объясняются тем, что подобные соревнования проводятся в Советском Союзе впервые. И в данном случае мы отнюдь не хотим умалять ни спортивных успехов победителей, ни огромной работы, проделанной Центральным автотоклубом ДОСААФ и судейской коллегией. Речь идет не об отдельных недостатках в организации состязаний — их в любом деле, в любых соревнованиях можно найти немало. Этот разговор нужен для того, чтобы определить основную принцип организации ралли на будущее.

Во время соревнований мы имели достаточно возможностей поговорить со многими участниками. Причем и победители и побежденные единодушны в одном: автомобильные ралли должны приобрести у нас широкое распространение и стать по-настоящему спортивным состязанием.

В. Разин
(наш спец. корр.)

ВНИМАНИЕ, ВПЕРЕД!



Р. Володич

ЭТИ КОМАНДЫ то и дело слышались 18 и 19 мая на просторном поле велодрома московского стадиона Юных пионеров. Здесь впервые в Советском Союзе проводились соревнования автомобильных моделеров — досаафовцев Москвы, Ленинграда, Харькова и Риги. К состязаниям допускались модели автомобилей с резиновыми и пружинными моторами, а также с двигателями внутреннего сгорания объемом 1,5; 2,5; 5 и 10 см³. Кроме того, в спортивной борьбе участвовали и конструкторы, построившие маленькие автомобили по произвольной схеме.

...Тонкая игла наполненного горючим шприца уколола светлое тело гоночного автомобильчика — идет «заправка». Все проверено, мотор опробован и отрегулирован. До старта осталось 20 секунд. Судья на старте, взглянув на часы, громко командует:

— Приготовиться!

Завертелось колесо «стартера» — перевернутого велосипеда, приспособленного для заводки моделей. Несколько раз простреляв короткими очередями выхлопов, двигатель, наконец, заработал устойчиво. Харьковчанин Виктор Булыгин опускает модель на землю. Прижатая широкой ладонью, она стоит на бетонной площадке. Ведущие колеса неподвижны, хотя двигатель по-прежнему работает четко и ровно.

— Внимание! Вперед...

Булыгин отпускает модель, и она, натянув корд, медленно трогается с места. Набирая скорость, машина идет все быстрее. Булыгин поднял руку — «Старт принят!». Судьи нажали на головки секундомеров — время пошло.

Около старта, где Виктор Булыгин пускал свою модель, собрались не только члены судейской коллегии, но и остальные автоделатели. Всех заинтересовало созданное молодым конструктором оригинальное сцепление, которое он установил на своей модели. Каждому автоделателю известно, что обычно ведущие колеса модели жестко связаны с коленчатым валом двигателя. Поэтому при работающем моторе модель не может стоять на месте. Это сильно затрудняет старт. Ведь стоит толкнуть модель неточно или недостаточно быстро, как двигатель глохнет.

Виктор Булыгин, руководитель авто-модельной секции Харьковского автомотоклуба, сконструировал легкое, доступное в изготовлении, надежное сцепление с центробежным регулятором.

...Одна за другой мчатся по кругу разноцветные модели. Тут и длинные гоночные машины всех размеров — от крохотной, с объемом цилиндра 1,5 см³ до «солидной» пятикубовой, сделанной автоделателями-москвичами, и аэромобили, и полумакеты легковых машин.

Лучше других выступают спортсмены Харьковского клуба. Особенно большой успех выпал на долю молодых слесарей — комсомольцев Евгения Ляшенко и Виталия Енина.

...По бетонной площадке бежит маленький, поблескивающий хромированными частями трехколесный обтекаемый автомобиль. Из кабины гордо выглядывает десятилетний «водитель» Женя Шаповалов. Вот он переключил рычаг, и автомобиль пошел быстрее.

— Не смущайся, сынок!..

Механик А. И. Шаповалов, построивший для сына этот оригинальный автомобиль, взволнован больше всех. Ведь и юный спортсмен и машина, которую он ведет, впервые участвуют в соревнованиях. Сумеет ли Женя «выжать» из автомобиля все, не подведет ли машина? Но нет, все в порядке — судьи регистрируют среднюю скорость 32,1 км/час и присуждают конструктору 110 баллов.

Кроме А. Шаповалова, интересную конструкцию маленького микролитражного автомобиля представил шофер А. Ежов. Однако его машина, которая стартовала под управлением шестилетнего сына конструктора, оказалась слишком тихходной.

Первое место по группе моделей с двигателем внутреннего сгорания присуждено А. Шаповалову, второе и третье — харьковчанам Евгению Ляшенко и Виталию Енину. Хорошие результаты, показанные харьковскими спортсменами, во многом зависели от того, что на построенных ими моделях было установлено сцепление, сконструированное В. Булыгиным.

По группе моделей с резиновыми и пружинными двигателями первое место занял молодой рабочий Харьковского

станкостроительного завода Анатолий Гордиенко. Второе и третье места были присуждены рижским школьникам Эгилсу Дзелме и Райтису Свенкису. По группе моделей с электродвигателями первенство не присуждалось.

Как уже было сказано, соревнования автоделателей нескольких крупных городов проводились в Советском Союзе впервые. Тем более необходимо хотя бы коротко остановиться на выявившихся при этом недостатках.

Сравнительно низкие результаты, показанные моделями (высшую скорость 91 км/час показала модель москвича А. Суханова, выступавшего вне конкурса), во многом обусловлены тем, что большинство конструкций изготовлены «на глазок», а центры тяжести машин определены приблизительно. Больше внимания надо уделять также освоению, регулировке и обкатке двигателей внутреннего сгорания — подавляющее большинство моделей заводилось с большим трудом.

Впредь при проведении подобных соревнований необходимо более тщательно выбирать место для кордовой площадки — неровное бетонное поле значительно снизило скорость моделей. Нужно обязательно предусматривать места для зрителей. Оргкомитет не позаботился и о том, чтобы широко оповестить москвичей о предстоящих соревнованиях. Неудивительно, что на стадионе было очень мало зрителей.

Конечно, большинство этих недостатков объясняется тем, что ни участники состязаний, ни их организаторы еще не накопили достаточного опыта. По существу, прошедшие состязания были поисками путей и методов проведения автоделательных соревнований.

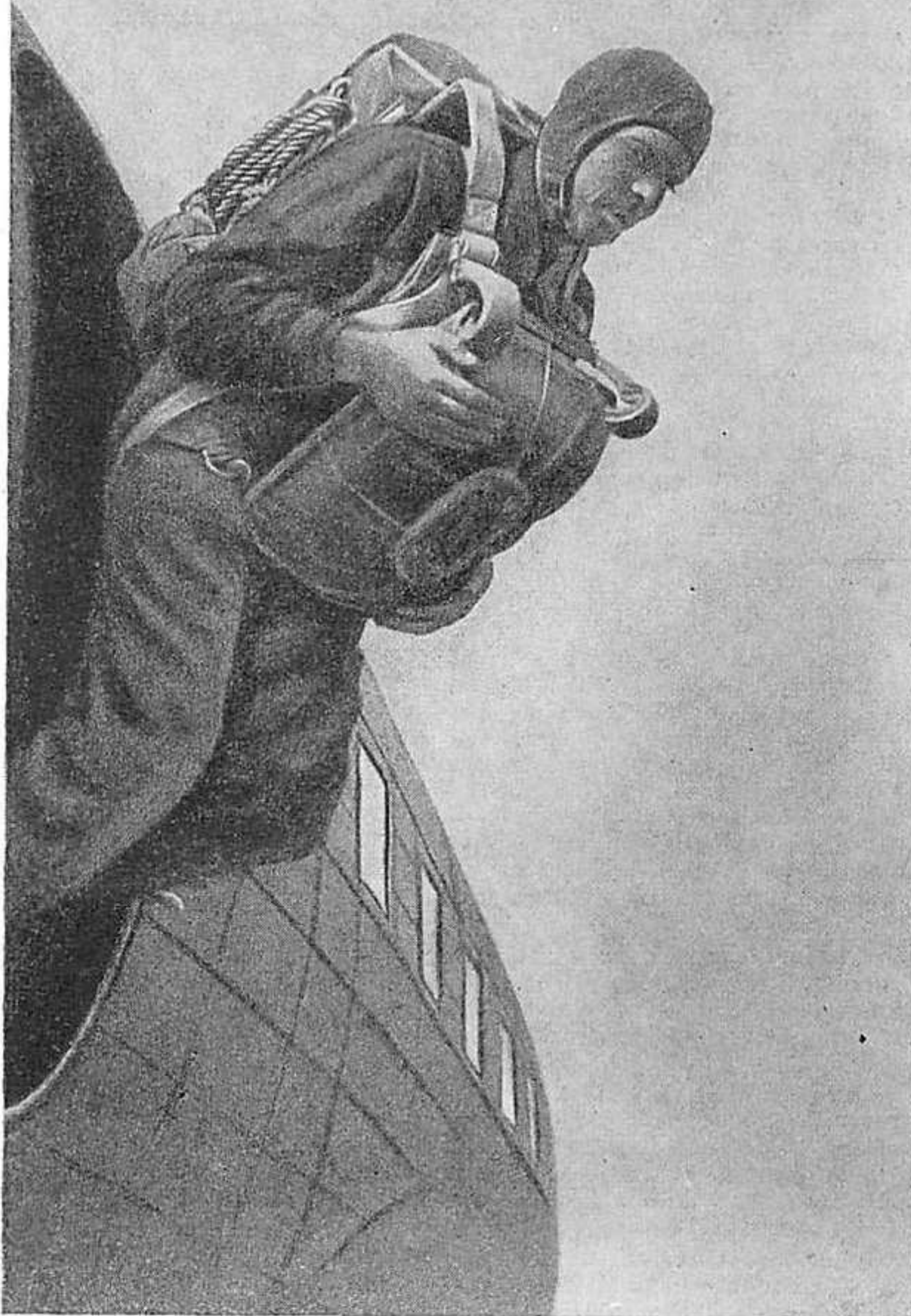
В августе в Москве состоятся первые Всесоюзные автоделательные соревнования. Автомотоклубы ДОСААФ должны уже сейчас активизировать работу автоделательных секций, помочь им в изготовлении технически совершенных, оригинальных конструкций.

На верхнем снимке — трактор, изготовленный рижанином Н. Юрсоном, буксирует машину москвича А. Ежова.

На нижнем — харьковчанин В. Енин готовит модель к старту.

Фото Г. ЖИРНОВА.





Крылатый
шофер

Прибыв в часть, он заметил, что на груди почти каждого воина поблескивает небольшой значок, изображающий раскрытый парашют. У некоторых под значком имелись цифры: «75», «100», «250» — число совершенных прыжков. Николаю и раньше приходилось слышать о десанниках — смелых, крылатых людях, которые прямо с поднебесья спускались на вражеские позиции или неожиданно появлялись в тылу врага и уничтожали его. Но то, что он, шофер, сам будет прыгать с самолета и, больше того, летать по воздуху вместе со своим автомобилем, Погорелый не мог себе представить. Однако именно так все и случилось...

Тяжело пришлось на первых порах рядовому Н. Погорелому. Не сразу привык он к армейскому распорядку, к беспрекословному подчинению, ко всему тому сложному, чем насыщены будни военного шофера. И, может, не скоро стал бы он отличником боевой и политической подготовки, если бы не подружился еще в пути, в вагоне, с рядовым Николаем Данилейко.

Было много общего в судьбах друзей. Оба родились на Украине, любили и пели одни песни; оба выросли без отцов и рано узнали, что такое труд; оба окончили ДОСААФовские курсы и работали до армии шоферами.

Привыкший к свободной жизни в «гражданке», Погорелый растерялся, когда столкнулся с новыми для него условиями. Конечно, водить машину он мог неплохо, но этого было мало. В армии надо знать технику в совершенстве. В МТС, чуть что случится, можно обратиться к механику. Тот осмотрит автомобиль и поможет устранить неисправность. А здесь вся ответственность ложилась на водителя. Не будешь же в боевой обстановке ждать, чтобы кто-нибудь тебе помог, — сам решай, и притом не мешкая.

Много оказалось пробелов и в умении водить машину. Взять хотя бы движение в колонне, когда нужно строго соблюдать дистанцию между автомобилями. Или — езда с прицепом. Каждый шофер знает, что это нелегкое дело. Но если у тебя на буксире боевое орудие и в кузове не просто груз, а люди — солдаты, то вести машину становится особенно сложно.

От неудач первых месяцев службы Погорелый загрустил, замкнулся, было, в себя. Но тут-то и поддержал его друг Николай Данилейко.

ДИРЕКТОР МТС откинулся на спинку стула и вновь с любопытством оглядел стоявшего перед ним щуплого паренька с белесыми, точно выгоревшими на солнце, бровями.

— На работу принять, говоришь, дюже треба? А что, к примеру, ты умеешь делать? Ну, специальность какая-нибудь есть?

Паренек молча понурил голову.

— К сожалению, не могу тебе помочь... Отец-то твой чем занимается?

— Убит он... на фронте... А я с мамкой живу. И сестренки две, младшие. Учатся они...

— А-а-а, понятно, — задумчиво проговорил директор. — И тебе учиться бы нужно. Пстой, пстой. Давай-ка, Николай, порешим так. Мы тебя пошлем на курсы шоферов! Добре?

О согласии Николая можно было и не спрашивать. Учиться водить машину! Да он... да хоть сегодня его посылайте, он готов!

Так Николай Погорелый стал слушателем курсов шоферов при Полтавском АМК ДОСААФ.

Быстро полетели месяцы учебы, и вскоре Николай уже целыми сутками, в непогоду и ведро, гонял на полutorке по родной Полтавщине. Приходилось ему выезжать и в дальние рейсы...

Осенью 1954 года Николай Погорелый с сотнями таких же молодых, веселых, остриженных наголо ребят уехал в армию.

— Ты думаешь, тебе одному трудно?

Долго, по душам, беседовали земляки. И в конце Данилейко сказал:

— Видно, на курсах мы не все усвоили. А, может, кой-чему нас и не научили. Давай договоримся, что будем сами себе и учителя и проверяющие. Что ты не знаешь — спрашивай меня, а я — тебя. А коли оба не ответим, то к командиру пойдем.

Вскоре в части начали замечать, что рядовой Погорелый стал выделяться подтянутостью — на гимнастике ни складочки, сапоги блестят. А по внешнему виду любого бойца можно, как правило, судить о его настроении, да и об успехах.

...Говорят, что в самолете трудно разговаривать, потому что голоса заглушает гул моторов. Но Погорелый и не слышал никаких звуков, кроме мерного стука своего сердца. Он, казалось, перекрывает весь шум и каждый удар отдается во всем теле.

Перетянутый парашютными ремнями Николай сидит у правого борта, напряженно уставясь в одну точку. И хотя он много недель готовился к этому часу: тренировался в учебном городке, отрабатывая по элементам каждое движение, — все это не шло в сравнение с первым настоящим прыжком.

Как машина оторвалась от взлетной площадки, Погорелый не заметил. Когда он взглянул в чуть заледеневшее окошечко, внизу во всю ширь расстилалась белая равнина. Под снегом трудно было различить, где находилась река, а где — гора. Только узкой лентой вилась дорога с ползущими по ней крошечными точками. «Да ведь это автомобили», — догадался Николай, и ему сразу стало как-то тоскливо. Захотелось вдруг очутиться в уютной тесноте шоферской кабины, почувствовать в руках послушный штурвал.

Самолет наклонился на крыло, совершая крутой разворот, и тотчас же лейтенант, стоявший у входа, открыл бортовую дверь. Все поднялись. Офицер сделал знак рукой, и солдаты один за другим стали выбрасываться в голубой квадрат двери.

Подошла очередь Погорелого. Во рту словно пересохло. Он сделал шаг, второй и был уверен, что идет вперед, но на самом деле просто топтался на месте. Офицер сердито сдвинул брови, что-то крикнул, Николая слегка подтолкнули, и тогда он согнулся, короткой пробежкой достиг двери и, зажмурив глаза, что было силы оттолкнулся от самолета.

Лицо обожгло холодным ветром, дыхание замерло. «Раз, два, три, четыре, пять, шесть...» — лихорадочно считал Погорелый. — Почему же не раскрывается? — И в этот момент будто кто-то на лету подхватил его подмышки. Он поднял голову, веер строп сдерживал наполненный упругим воздухом купол парашюта.

Толчок о землю, вопреки ожиданиям Николая, был сильным. Он упал, и его немного протащило по снегу. Но это уже не беда. Важно, что теперь военный шофер, рядовой Н. Погорелый по праву может считать себя бойцом воздушно-десантных войск.

...Около пяти часов вечера в части неожиданно прозвучал сигнал боевой тревоги, и вскоре по пыльной дороге к аэродрому длинной колонной вытянулись автомобили. За каждой машиной, покачиваясь на мягких шинах, катилось зачехленное орудие. Погорелый сосредоточенно смотрит вперед, прислушиваясь к четкой работе двигателя. Он спокоен: его маленький надежный ГАЗ-69 выдержит испытания. Но ему не-

много грустно: недостает друга, Микола. Данилейко со своей батареей безоткатных орудий выехал куда-то еще утром. Наверно, встретятся они только после маневров.

Вот и зеленое поле аэродрома. На нем выстроились вертолеты. Вверху, расписывая небо белыми узорами, кружатся «реактивщики».

— Подготовиться к погрузке!

Погорелый заученными быстрыми движениями откинул ветровое стекло, спинки боковых сидений кузова и осторожно стал подавать машину задним ходом в открытые двери вертолета. В другой воздушный корабль расчет вкатил пушку.

Взрели моторы. Широкие лопасти крестообразных винтов слились в сплошной круг, и вертолеты устремились ввысь. Все меньше и меньше делались наземные постройки. В косых лучах заходящего солнца сверкнула река, потом плотным массивом потянулись леса. Вертолет мелко дрожал, и потому казалось, что он едет по разбитому шоссе. А уж шоферу-то знакомо это ощущение. Николай невольно улыбнулся, представив себе «небесную мостовую», выложенную булыжником.

Уже в сумерках, когда погасла заря, вертолеты опустились на большую поляну, границы которой были обозначены неяркими кострами. Командир батареи собрал водителей и объяснил задачу. Предстоял трудный ночной марш.

Летние ночи коротки, но темны. Час, другой, третий с потушенными фарами медленно ползут машины по лесной просеке. Только красный огонек идущего впереди автомобиля помогает ориентироваться в темноте. Наконец, лес пошел на убыль. Открылась равнина, и на самом горизонте, где уже забрезжил рассвет, показались заводские трубы — город.

Стоп! Погорелый нажал на тормоз. Привал? Нет. Раздались громкие слова команды:

— Батарея — к бою! Машины — в укрытия!

Николай завел автомобиль в обрывистую ложбинку, прорытую, видимо, весенним паводком, и начал окапывать машину. Выполнив все, что предписано на этот случай, он с автоматом в руках лег рядом, наблюдая за действиями артиллерийских расчетов.

Шум мощных авиационных моторов заставил всех взглянуть вверх. Слева приближались огромные транспортные самолеты с плывущими на буксире серебристыми планерами. Вот ведущий едва заметно качнул крыльями, и сразу из фюзеляжей посыпались черные комочки. Началась высадка десанта с воздуха. Все небо усеяли белые зонты. Некоторые парашюты были без людей — это опускались мягкие мешки со снаряжением и боеприпасами.

Вот машины поднялись чуть повыше, отпустили буксирные тросы, и планеры пошли на посадку. Едва они приземлились, как раскрылись широкие, похожие на ворота двери, и на землю выехали грузовые автомобили ГАЗ-63. Это было неожиданное и внушительное зрелище.

Десантники сложили парашюты, собрали амуницию и, погрузившись в машины, двинулись в лес. Николай провожал взглядом колонну и вдруг вскочил с места. Забыв, что находится «в обстановке, максимально приближенной к боевым условиям», он закричал.

— Микола!

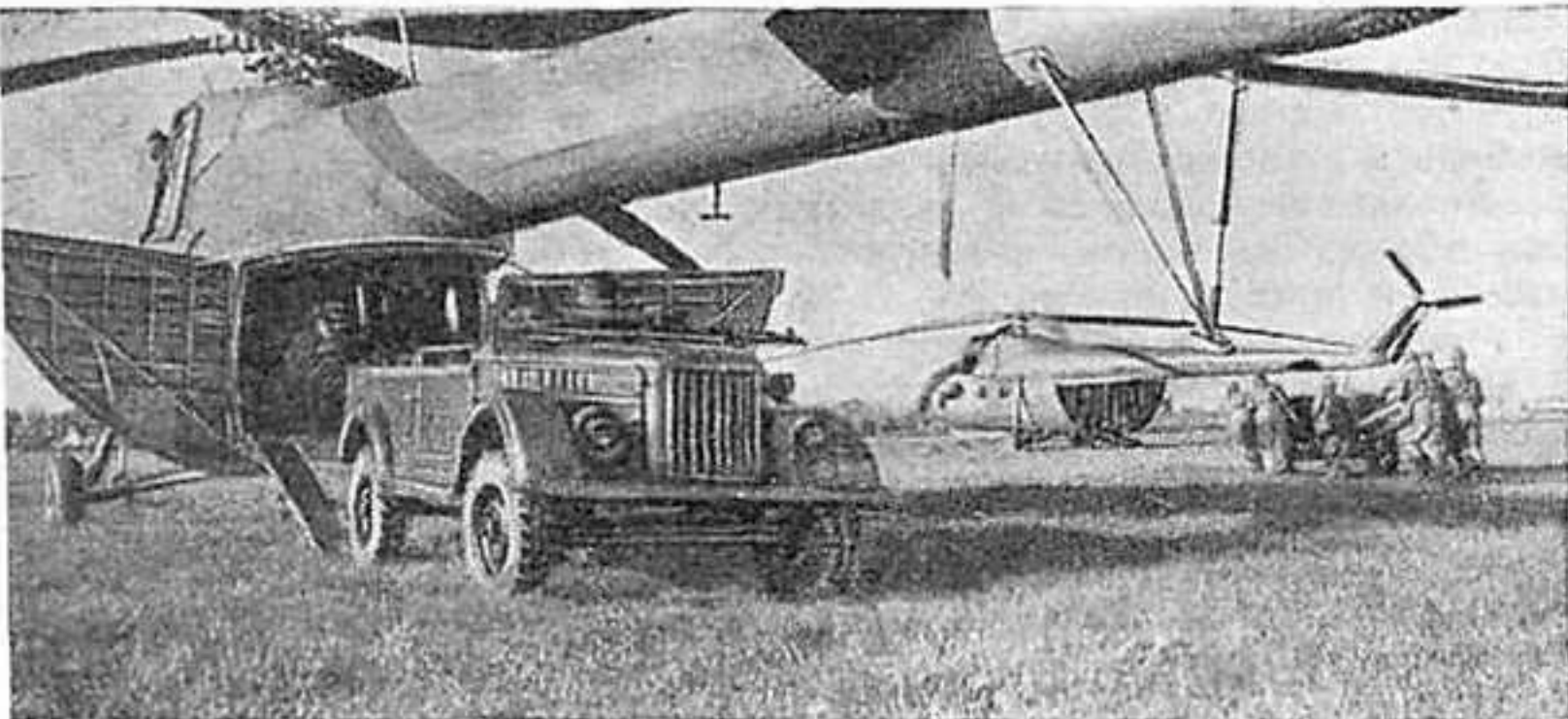
В кабине грузовика мелькнуло знакомое лицо. Это был Данилейко. Но тот только приветственно махнул рукой, и автомобиль промчался мимо.

...После, когда Погорелый расспрашивал своего приятеля о том, что чувствовал он, поднявшись на планере, Данилейко с улыбкой отвечал:

— А ничего страшного. Тильки ветер — вzzz! Ну, да мы же с тобой привычные. Ведь — десантники.

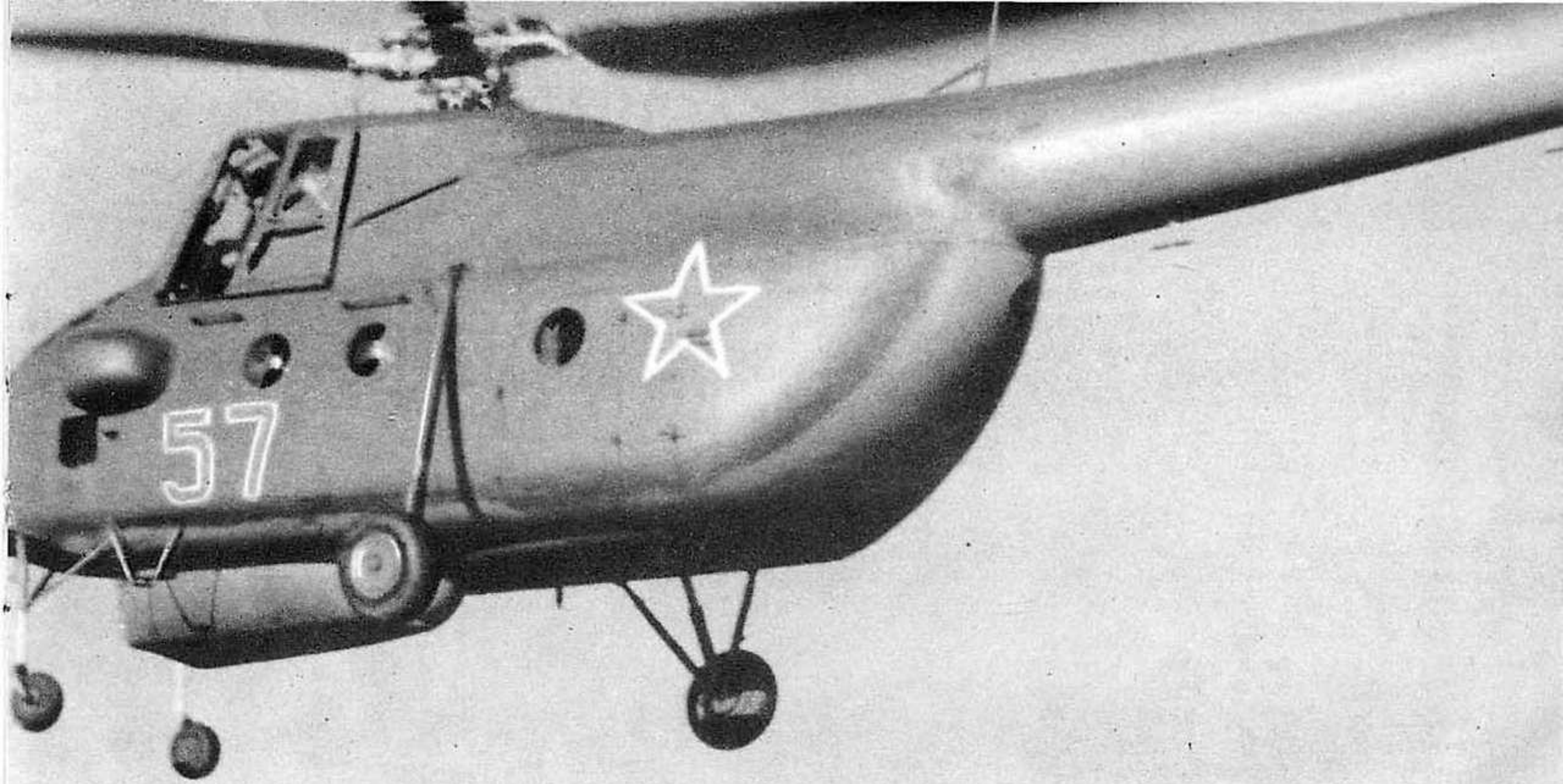


Шофер — рядовой В. Заворин ведет занятия по автоделу с артиллеристами.



На аэродроме. Десант грузится в вертолеты.

Фото Н. БОБРОВА.



СКОРОСТЬ И Е

К статье В. Арямова „Скорость а

Широкое заднее окно в сочетании с зеркалами внутри и снаружи кузова позволяют водителю следить за машинами, идущими сзади, почти не отрывая взгляда от дороги.

Яркие световые сигналы, расположенные на хорошо видимых местах кузова, предупреждают соседей обо всех маневрах автомобиля.

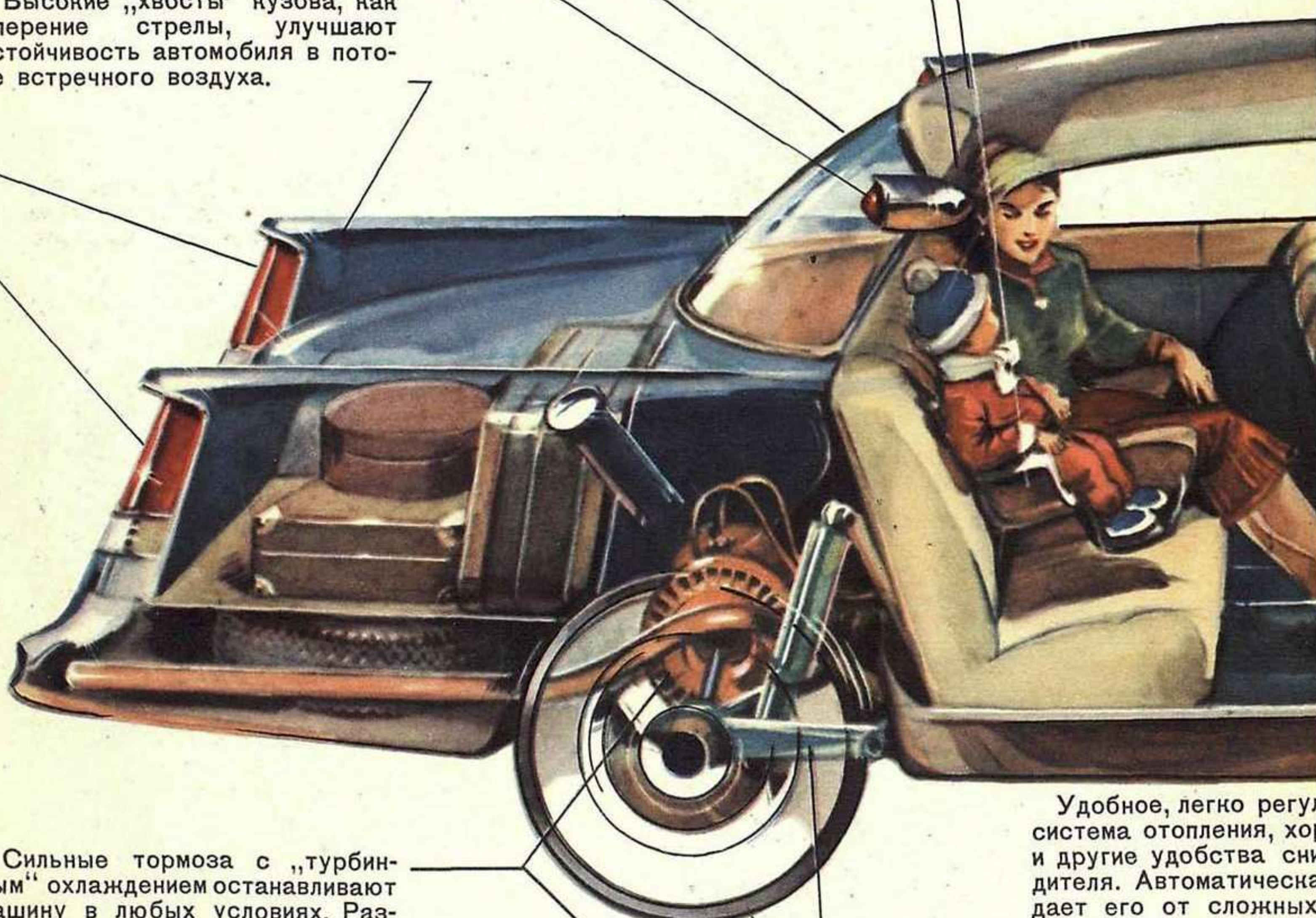
Высокие „хвосты“ кузова, как оперение стрелы, улучшают устойчивость автомобиля в потоке встречного воздуха.

Прочная конструкция кузова.
Гладкая внутренняя отделка.
Безопасный руль со спицами.
Ремни для пристегивания.
Специальное детское сиденье.
Все это предохраняет водителя и пассажиров от ранений и ушибов.

Сильные тормоза с „турбинным“ охлаждением останавливают машину в любых условиях. Раздельный гидравлический привод к задним и передним тормозам гарантирует безотказность в случае течи трубопровода.

Удобное, легко регулируемая система отопления, хорошие и другие удобства водителя. Автоматическая защита от сложных передач.

Мягкая независимая подвеска и рулевое управление с точной кинематикой. Бескамерные шины низкого давления устойчиво держат автомобиль на дороге.



БЕЗОПАСНОСТЬ

автомобиля и проблемы безопасности".

Удобно расположенные приборы, кнопки управления, зажигалка и пепельница позволяют пользоваться ими, не отвлекаясь от наблюдения за дорогой.

и мягкая обивка, и особой формы. занятия к сиденьям. ле. теля и пас- ов.

Панорамическое ветровое стекло и „падающий“ капот создают широкий обзор вперед и в стороны.

Стеклоочистители.

Обогреватель.

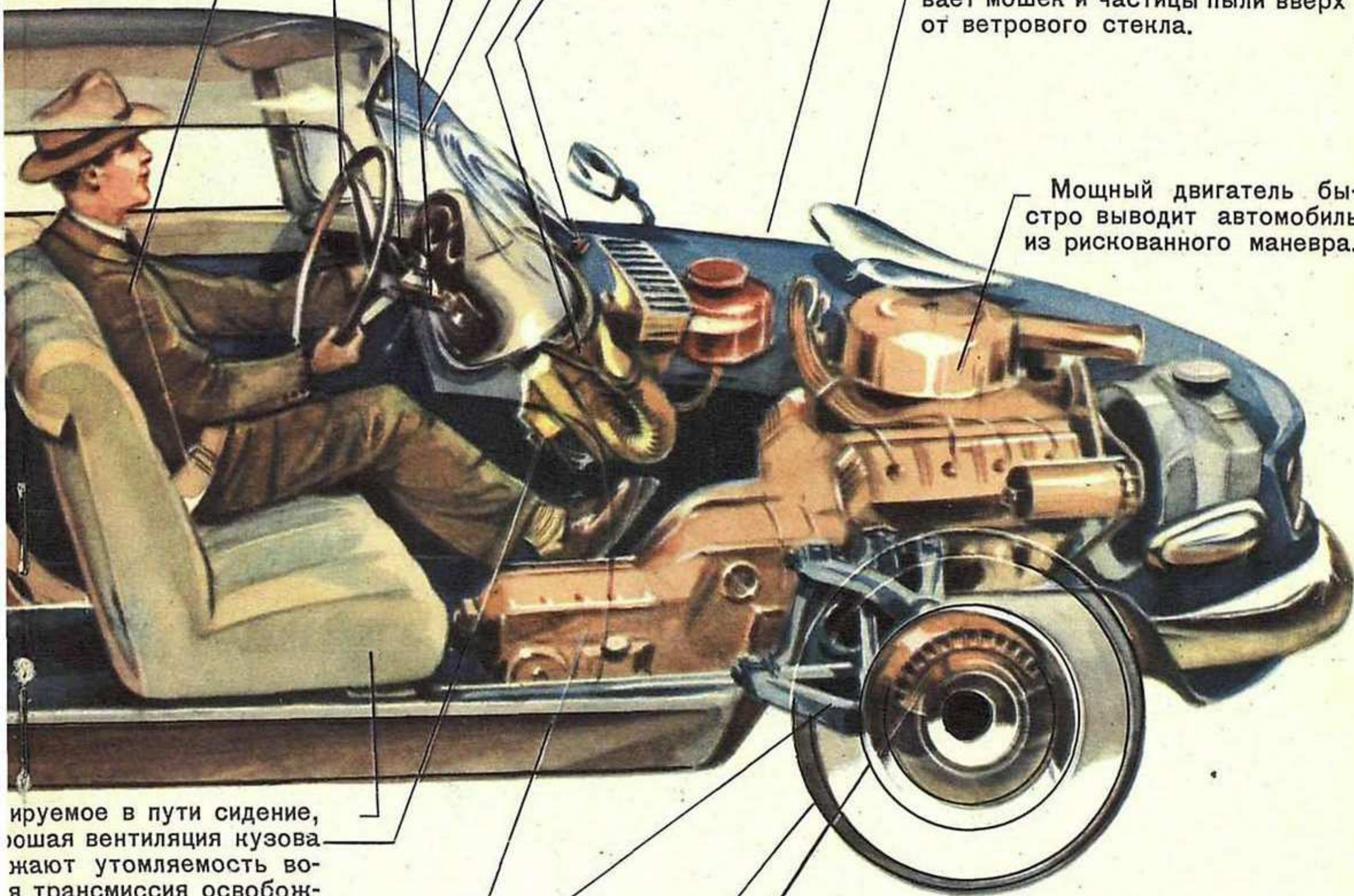
Опрыскиватель ветрового стекла.

Прозрачный плужок отбрасывает мошек и частицы пыли вверх от ветрового стекла.

Мощный двигатель быстро выводит автомобиль из рискованного маневра.

ируемое в пути сидение, юющая вентиляция кузова жаюют утомляемость во- я трансмиссия освобож- операций переключения

сех колес, матикой, чия со специальным рисунком протектора дороге.





ШАХТЕРСКИЙ ПРИЗ

В ОСЕМЬ лет назад в одном из воинских учебных подразделений состоялись интересные проводы: уезжало сразу двенадцать отличников учебы. Но это не было шумное прощание увольняемых в запас, когда товарищи расстаются навсегда. Нет, это была чуть-чуть торжественная отправка солдат, получивших новое важное назначение. Они ехали в Москву инструкторами-мотоциклистами в военную академию имени Сталина.

Среди уезжавших был один, с которым друзья расставались с особой теплотой. Высокий, широкоплечий, он не успевал отвечать на крепкие прощальные объятия, вопросы, пожелания и напутствия. И вдруг среди общего гомона кто-то громко спросил:

— Валя, а как же спорт? Бросишь?

Все примолкли. Видимо, каждого волновала спортивная судьба молодого солдата Валентина Хрипкова. Но в это время последовала команда садиться в машину, и автобус тронулся. А через минуту знакомые ворота военного городка скрылись за поворотом.

...Валентин Хрипков по-настоящему любил мотоциклетный спорт, который требует от человека мужества и воли, хладнокровия и выдержки, тончайшего расчета и незаурядной физической силы. И это не была платоническая любовь болельщика, умеющего со стороны порассуждать о спорте, а яркая, глубокая преданность человека основному делу своей жизни. Отдавая все свободное время уходу за машиной, он на тренировках «выжимал» все силы и из мотоцикла и из себя. Знаменитое суворовское изречение он любил повторять по-своему: трудно на тренировках — легко на соревнованиях.

В академии мотоспортом увлекались многие, но и среди них вскоре молодой солдат зарекомендовал себя как талантливый спортсмен. Через год после начала службы в Москве пришел первый успех. Участвуя в соревнованиях на первенство Советской Армии, Валентин занял пятое место. Пятое место, конечно, не первое, но ведь и участники были намного сильнее тех, с которыми ему приходилось мериться силами раньше.

Прошло еще немного времени, и, демобилизовавшись, Валентин поступил слесарем на один из заводов в Подольске. Новый коллектив, работа увлекли его, закружили в вихре своих интересов. Но однажды в воскресенье на улице Валентин услышал знакомый треск выхлопов — шла колонна спортсменов-мотоциклистов. Перехватив его загоревшийся взгляд, мать заволновалась: — Опять, никак, на этой тарахтелке гоняться хочешь? Того и гляди разобьешься.

Эх, мама, мама!.. Не понять ей сердца спортсмена. Оно такое же, как у летчика, — кто раз почувствовал упоительное ощущение скорости, уже никогда не забудет этого. Вскоре Валентин женился, и у матери стало одним союзником больше... Там чуть было и не закончилась его спортивная биография.

Но напрасно беспокоились при расставании друзья. Однажды, вернувшись домой, Валентин объявил, что был в Подольском автотоклубе ДОСААФ и вновь начинает тренировки. А через несколько дней, несмотря на довольно длительный перерыв в занятии спортом, слесарь Валентин Хрипков стал чемпионом ДОСААФ 1952 года по кроссу.

Три года подряд, выступая на мотоцикле с рабочим объемом до 750 см³, он держал это почетное звание, а потом пришла пора подготовки к международным встречам, и более серьезным испытаниям на спортивную зрелость и мастерство. Готовился Валентин под руко-

водством тренера Дробицкого — в недавнем прошлом известного спортсмена.

Для успеха в многодневных соревнованиях очень важна физическая подготовка гонщика. Валентин выбирал для тренировок самые трудные участки местности, дороги, изобилующие подъемами и затяжными спусками, крутые склоны. Возвращался домой усталый, оглушенный грохотом мотора. Стоило закрыть глаза, как сразу возникало бесконечное, несущееся навстречу полотно дороги, и даже кровать, казалось, вздрагивала от неровных толчков «пересеченки».

На первых же международных соревнованиях соперники и зрители сразу заметили этого упрямого, неутомимого спортсмена. Хрипков поражал своим хладнокровием, ясным и четким расчетом, а главное, несокрушимым упорством. На нем, казалось, совсем не отражались трудности многодневных гонок. Всегда подтянутый, собранный, он проводил все состязания очень ровно, как правило, занимая призовое место. Одним из крупнейших его достижений была победа на многодневных международных соревнованиях в Гармиш-Партенкирхене (Западная Германия), где он завоевал золотую медаль.

Товарищи Валентина рассказали о случае, происшедшем с ним на международных состязаниях в Польше.

Проходя на высокой скорости поворот, Хрипков упал и на мгновение потерял сознание. Нога оказалась зажатой между машиной и большим гранитным валуном. Придя в себя, Валентин сгоряча вскочил и тут же от боли опустился на землю. Свободное до сих пор голенище сапога стало вдруг тесным. Шедший следом товарищ по команде остановил свою машину:

— Что с тобой?

— Нога... Наверное, не смогу ехать.

— Надо, Валя. Ты же зачетный участник...

Валентин и сам понимал, что сойти с дистанции нельзя. Ведь сойти — значило подвести команду. Во что бы то ни стало нужно было продолжать гонку. С трудом удалось ему сесть на машину, и она снова рванулась вперед. От невыносимой боли темнело в глазах. Снова падение, потом еще...

Холодный пот заливал лицо, ослабевшие руки с трудом удерживали вырывающийся руль. И все-таки Валентин прошел ее до конца, сумев занять шестое место в гонке. Он получил тогда «Приз шахтера» учрежденный для самого мужественного и настойчивого участника соревнований — маленькую горняцкую лампочку, в которой за стальной сеткой горит яркое пламя: его не погасит даже ураган.

А. Бабушкин.



Наступают торжественные дни открытия VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов. Вся страна готовится к встрече этого радостного праздника юности, мира и дружбы между народами.

На снимке: спортивная колонна участников массового праздника мотоциклистов в Московском парке культуры и отдыха им. Горького.

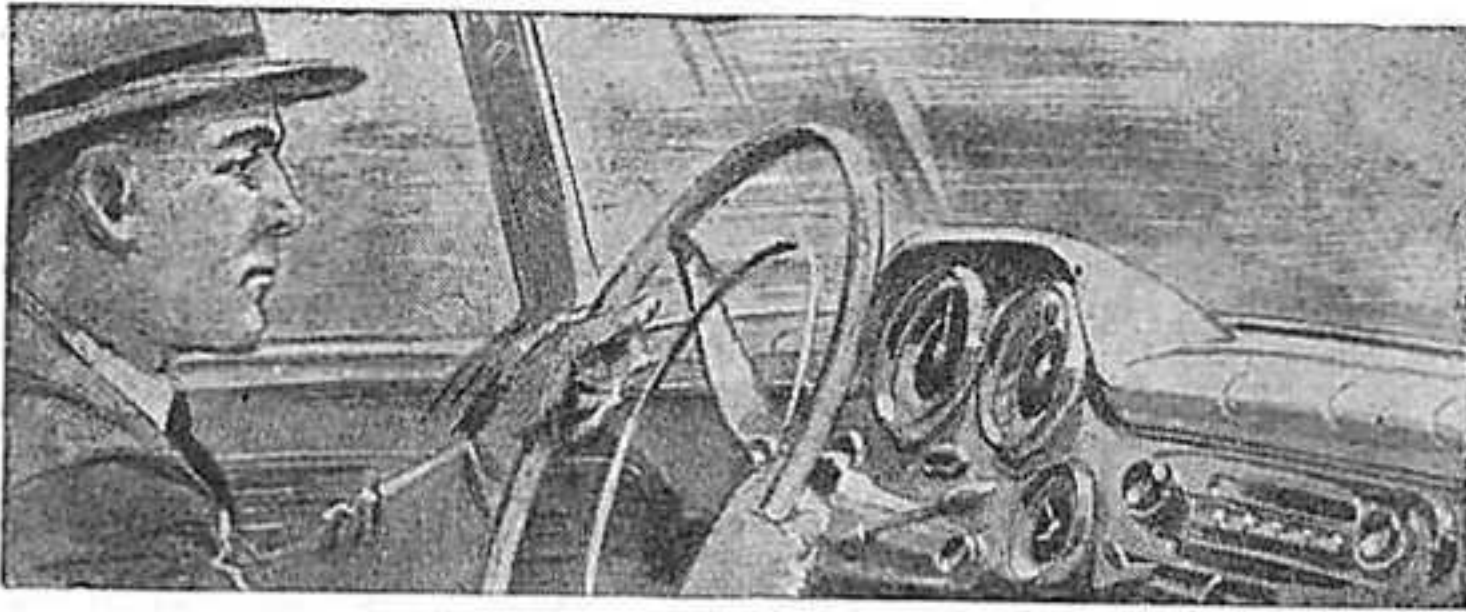
Фото В. ДОВГЯЛЛО.

На вкладки слева: мастер спорта В. Хрипков.

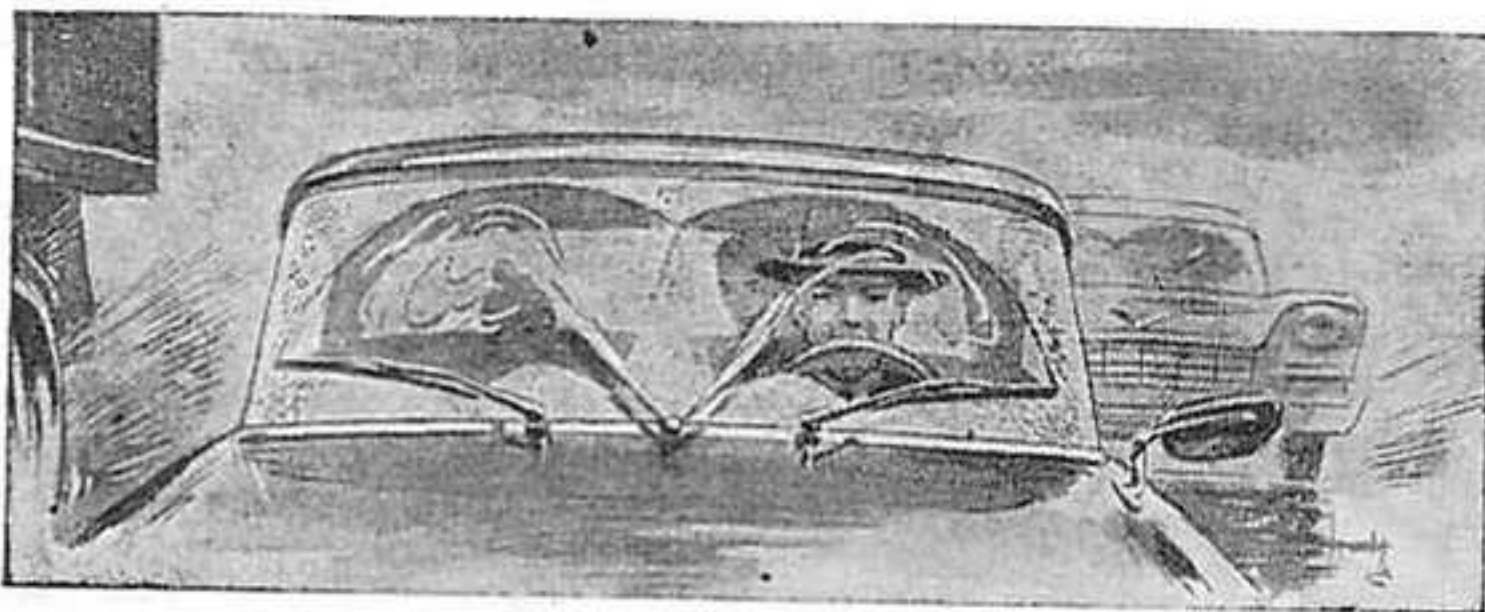
Фото В. ДОВГЯЛЛО.

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И

НАД ЭТИМ РАБОТАЮТ СОВЕТСКИЕ УЧЕНЫЕ ✪ СКОРОСТЬ ВОЗРОСЛА—ХОРОШО ЭТО ИЛИ ПЛОХО? ПЕПЕЛЬНИЦУ? ✪ ЧЕРТИК НА РЕЗИНКЕ ПРИВОДИТ К АВАРИИ ✪ ЖЕЛТЫЕ



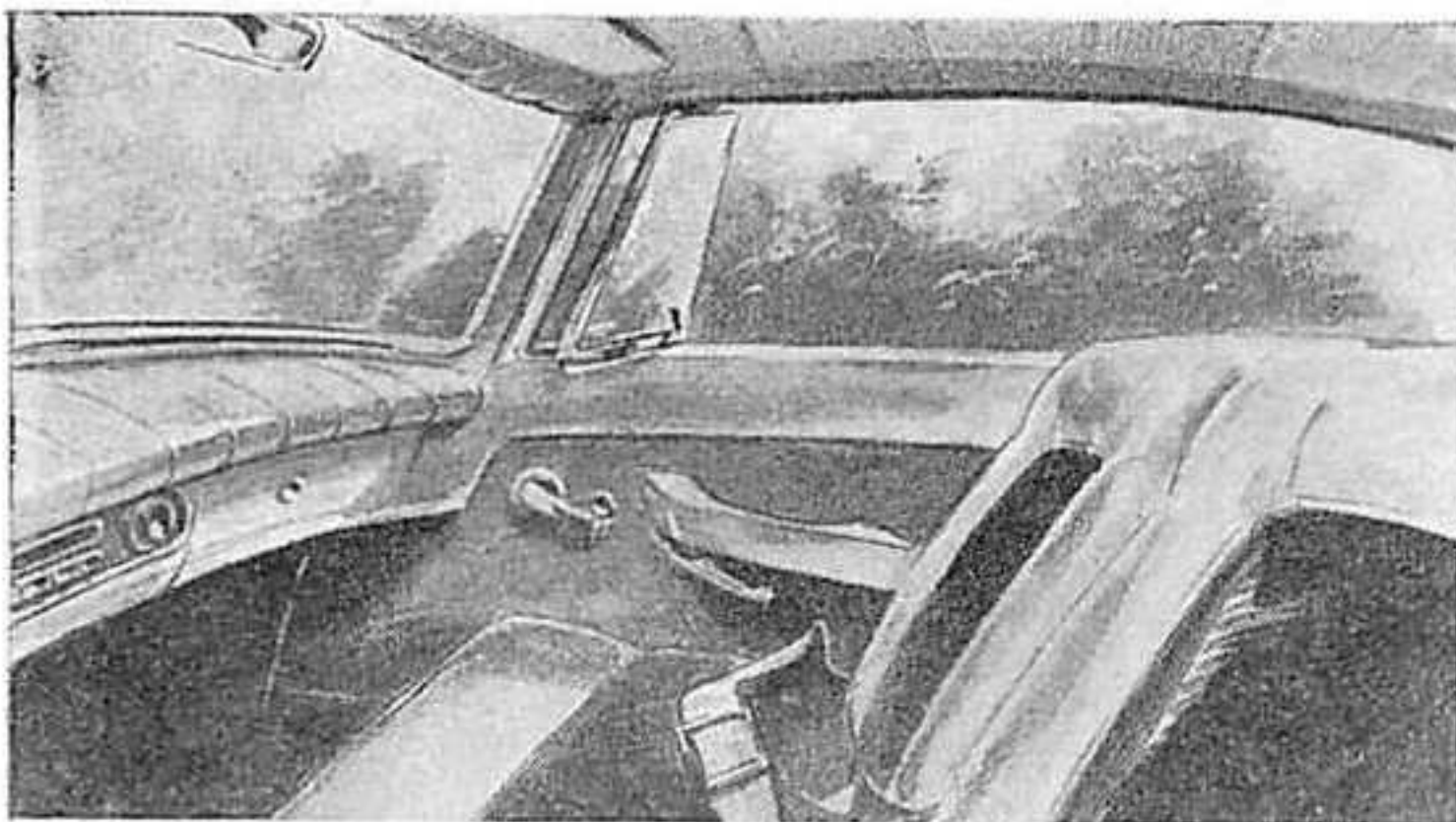
Все нужное водителю должно быть под рукой.



В дождь, четь и мороз стекло остается чистым.



Огни автомобиля необходимо видеть издали.



Конструкторы заботятся о безопасности водителя и пассажиров.

За последнее время в связи с ростом скорости движения автомобилей все больше внимания уделяется проблемам безопасности. При этом, создавая или модернизируя автомобиль, инженеры стремятся учесть не только внешнюю безопасность — по отношению к другим видам транспорта и пешеходам, но и внутреннюю — по отношению к людям, находящимся в автомобиле. Различные конст-

Непрерывный рост мощности автомобильных двигателей имеет, с точки зрения безопасности, определенное положительное значение. Автомобиль, снабженный таким двигателем, быстрее и увереннее выполняет маневр, иногда даже связанный с известным риском (например, обгон).

Вместе с тем все большее значение приобретает надежность и эффективность тормозов, рулевого управления и узлов ходовой части. Улучшение этих узлов достигается, с одной стороны, путем применения мощных сервомеханизмов, увеличения длины рессор, усиления амортизаторов и т. д., а с другой — разработкой принципиально новых конструкций узлов и агрегатов. В частности, разрабатываются задние независимые подвески с наиболее выгоднейшей кинематикой.

За последние годы наблюдается тенденция к сокращению диаметра ободов колес (с 16 до 14 и даже 13 дюймов). Это заставляет конструкторов изыскивать способы повышения эффективности малогабаритных тормозов. В некоторых случаях на автомобилях с ведущими разрезными мостами тормозы переносятся с колес на внутренние концы полуосей. Недавно начали получать распространение отдельные гидроприводы для передних и задних тормозов («Татра»-603), уменьшающие опасность выхода их из строя при разрыве шланга.

На серийных автомобилях появляются и более эффективные дисковые тормоза. Очень рациональным является размещение резервуара тормозной жидкости в легкодоступном месте, а также применение прозрачных резервуаров. Вместе с тем много упреков вызывают недостаточно эффективные ручные тормоза, не обеспечивающие стоянки автомобиля с выключенной передачей даже на небольшом уклоне, а тем более не способные при аварии заменить ножной тормоз. В этом отношении интересна конструкция ручного тормоза на «Волге». Он достаточно надежен и в случае порчи ножного тормоза может быстро остановить автомобиль.

Для повышения безопасности движения очень важен тщательный подбор шин по профилю и рисунку протектора. Применение шин, не приспособленных специально для данного автомобиля, во многих случаях становится недопустимым.

Все более упрощается и автоматизируется управление автомобилем. На современных машинах наряду с автоматическими коробками передач, которые устраняют операции переключения, устанавливаются сервомеханизмы. Они предельно облегчают пользование рулем, тормозами, а также позволяют поднимать или опускать стекла, регулировать положение сидений простым нажатием кнопок, не отвлекая от наблюдения за дорогой.

Правда, из-за экономических соображений автоматика и сервомеханизмы пока еще применяются довольно редко. Полная синхронизация коробки передач, размещение рычага переключения на руле и в ближайшей перспективе автоматическое сцепление — таковы в настоящее время основные элементы безопасности конструкции автомобиля. Некоторые из этих новшеств уже внедрены на новых советских автомобилях — ЗИМ-12 и «Волга» М-21, причем на «Волге» будет устанавливаться и автоматическая коробка передач.

Для обеспечения безопасности большое значение имеет удобное и легкое пользование не только органами управления, но и всем дополнительным оборудованием (вплоть до зажигалки и пепельницы). Очень важны возможность изменения посадки во время движения, наличие вентиляции, отопителя, т. е. все, что способствует снижению утомляемости водителя.

ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ

⊛ „ТУРЕТОТормоза“ действуют более эффективно ⊛ важное ли дело — где поставить фары светят лучше ⊛ руль с отогнутым валом

руктивные усовершенствования, обеспечивающие большую безопасность водителя, пассажиров и пешеходов, помогающие избежать или предотвратить травмы и увечья, ныне относятся к важнейшим достоинствам автомобилей.

Мы публикуем статью инженера Научного автомобильного института В. Арямова, посвященную этому вопросу.

Резкие, громкие звуковые сигналы, необходимые при быстрой езде по шоссе, создают в городских условиях сильный шум, часто вызывают у пешеходов растерянность, которая может быть причиной несчастного случая. Поэтому во многих городах звуковые сигналы запрещены. Однако внезапное и беззвучное появление автомобиля часто не менее пугает пешехода, чем неожиданный резкий сигнал. На некоторых автомобилях стали применять двойные сигналы: мягкий, негромкий — городской и сильный — загородный (например, во Франции).

В последние годы большое распространение получило остекление кузовов легковых автомобилей. Особенно хорошую обзорность обеспечивают панорамические ветровые и задние стекла. Обзорность дополнительно улучшается благодаря применению так называемой «падающей» формы капота. Такие стекла и «падающий» капот применены в конструкции «Волги».

В условиях современного движения для водителя большое значение имеет возможность постоянно наблюдать за дорогой не только впереди и сбоку, но и позади себя. Широкие задние окна облегчают это. Но значительную роль играет также правильно расположенное боковое наружное зеркало, которое позволяет водителю видеть обгоняющие автомобили, не отвлекая внимания от наблюдения за дорогой. К сожалению, такие зеркала ставятся на новые советские автомобили пока еще в недостаточном количестве.

Специалисты по вопросам безопасности в последнее время резко осуждают тех автомобилистов, которые залепляют ветровые и задние стекла своих автомобилей значками клубов, развешивают перед собой игрушки, загромождают окна багажом, цветами и т. д. Все это уменьшает обзорность и намного увеличивает опасность аварии.

В ненастную погоду возможность наблюдения за дорогой почти целиком определяется формой и зоной действия стеклоочистителей. В настоящее время для гнутых стекол, таких, например, как на «Волге» и «Москвиче-402», применяются стеклоочистители с гибкими щетками, а для панорамических — иногда даже четырехщеточные. Появились стеклоочистители и на задних окнах. В некоторых автомобилях ставят опрыскивающие приспособления, смывающие со стекол подсохшую грязь. На капотах современных автомобилей нередко можно увидеть прозрачные плексигласовые дужки, отбрасывающие вверх от ветрового стекла вместе с потоком встречного воздуха и мошкарку. Это особенно важно при дальних поездках.

В холодную погоду необходимы обдув и обогрев ветровых стекол. Поэтому дефростер становится неотъемлемой частью оборудования современного автомобиля. Кроме того, теплый воздух иногда подводится не только к лобовым, но и к передним боковым окнам. В последнее время выдвигается требование об обогреве и задних стекол.

Эффективное освещение дороги и отчетливая световая сигнализация необходимы для каждого современного автомобиля. Во Франции в фарах ставят преимущественно 50-ваттные лампы желтого света, менее слепящего и более действенного при тумане, чем обычный белый свет. Желтые низко расположенные противотуманные фары широко применяются в Европе на легковых, грузовых автомобилях и автобусах в качестве стандартного или дополнительного оборудования.

Но проблема устранения ослепления водителя светом фар встречных автомобилей, крайне важная для безопасности движения, до сих пор еще не решена. Правда, появились так называемые асимметричные фары (см. «За рулем» № 9 за 1956 г.), но пока большинство водителей при встречах на дороге пользуется ближним светом. Однако наиболее распро-

страненное расположение переключателя света фар — под левой ногой водителя — не всегда дает возможность переключить свет в нужный момент, так как нога в это время часто оказывается на педали сцепления. На некоторых автомобилях переключатель размещают под рулем так, чтобы можно было достать его пальцем, не снимая руки с рулевого колеса.

Расположение габаритных и сигнальных огней, до последнего времени определявшееся в основном эстетическими соображениями, все более подчиняется их основному назначению — четко обозначать размеры автомобиля. Подфарники выносятся на углы оперения или ставятся на верхней части передних крыльев, чтобы их можно было видеть не только спереди, но и сбоку. Мигающие указатели поворотов, почти полностью вытеснившие семафорные указатели, обычно комбинируются с габаритными фонарями. Так, например, сделано в советских автомобилях ЗИМ, «Волга» и ЗИЛ-110. Непрерывно расширяется номенклатура сигнальных огней. Стали применяться белые огни заднего хода («Волга»), стояночные огни (для маневрирования на стоянках) и т. д.

Следует отметить, что, несмотря на напряженность уличного движения в городах, на улицах становится все меньше светофоров, водителям предоставляется больше возможностей для выбора наиболее удобной скорости, мест для поворотов и т. д. Поэтому световые сигналы на современных автомобилях, особенно в городах, используются почти непрерывно. Естественно, что автоматическое выключение указателей поворотов, аналогичное применяемому на «Волге» и «Москвиче-402», должно стать обычным даже на самых дешевых микролитражных автомобилях.

Большинство крупных автомобильных катастроф обычно связано со столкновениями. При этом если даже кузов автомобиля и сохраняется целым, люди получают более или менее серьезные, а иногда и смертельные ранения и травмы, удаляясь о расположенные перед ними детали кузова. Водителю оказывается в лучших условиях, поскольку он, как правило, раньше предугадывает опасность и успеет прочно укрепиться на своем месте, уперевшись руками в руль. Однако при очень сильных ударах штурвал руля или спицы лопаются и водитель, натываясь на рулевую колонку, получает тяжелые ранения грудной клетки.

Различные безопасные конструкции рулей предлагались давно, но на серийных автомобилях они появились лишь в последнее время, главным образом в виде рулевых колес с глубоко расположенной ступицей («Татра»-603), либо с отогнутым в сторону рулевым валом, заменяющим спицу («Ситроен» DS-19). Наилучшим конструктивным решением, пока еще не осуществленным на практике, вероятно, будет телескопическая пружинная рулевая колонка, которая к тому же позволит регулировать положение руля относительно сиденья.

Пассажиры, сидящие рядом с водителем, при катастрофах, как правило, ударяются головой о ветровое стекло, верхний край рамы переднего окна или щиток приборов. Сейчас находят применение накладки из губчатой резины для нижних и верхних краев рамы переднего окна и щитков приборов.

Пассажиры, находящиеся на задних сиденьях, при авариях оказываются всегда в лучших условиях. Поэтому детей рекомендуется сажать только на задние сиденья. Для маленьких пассажиров на автомобилях последних выпусков за рубежом устанавливаются специальные сиденья с ремешками. Как в Европе, так и в Америке начали применяться ляжки и ремни для пристегивания к сиденьям и взрослых пассажиров.

Не все из описанных выше конструктивных мероприятий и приспособлений оправдали себя на практике. Некоторые из них оказались лишь данью моды и быстро вышли из употребления. Однако тщательная проработка всей конструкции автомобиля, начиная с его компоновки, выбора типов и схем главных узлов и механизмов и кончая расположением и формой самых мелких деталей оборудования кузова является, безусловно, очень важным делом.

Инж. В. Арямов.

Рисунки автора.



ГРУЗОПАССАЖИРСКАЯ МАЛОЛИТРАЖКА

Фото В. ДОВГЯЛЛО.

Почти на любом предприятии часто возникают споры между отделом снабжения и транспортниками. Снабженцам надо, к примеру, привезти пару ящиков гвоздей, а у транспортников возражения — гонять трехтонку за таким грузом невыгодно. Обычно спор этот кончается в пользу снабженцев — ведь предприятие должно работать. И бегут по улицам тяжелые грузовики, в кузовах которых сиротливо лежат 2—3 ящика.

Или другой случай. Представьте себе, что вы решили привезти из магазина телевизор, холодильник, стиральную машину. Даже на «Победе» сделать это нелегко. А пассажиры «Москвичей» и вовсе лишены такой возможности.

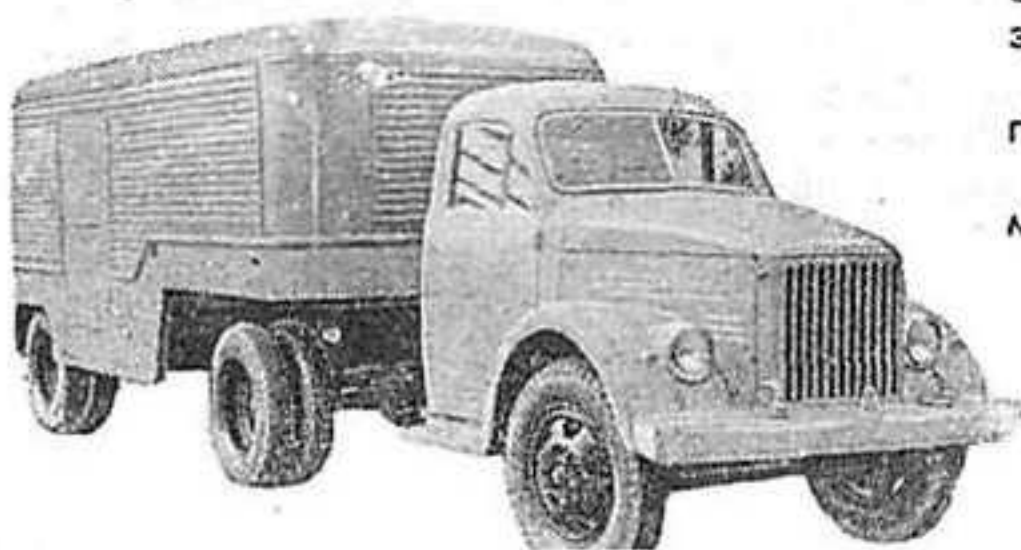
Учтя все это, Московский завод малолитражных автомобилей изготовил новую модель грузопассажирского автомобиля «Москвич» М-423. Он имеет 4 места для пассажиров и небольшую площадку для груза за задними сиденьями. Но спинки задних сидений могут быть откинuty вперед, тогда в машине останется только 2 места, и в нее можно будет поместить 250 кг груза (для этого в кузове предусмотрена широкая задняя дверь).

Новый «Москвич» М-423 с полной нагрузкой развивает скорость до 90 км/час. На нем установлен стандартный двигатель. Сухой вес автомобиля 935 кг, база 2370 мм, габаритные размеры 4055 × 1540 × 1571 мм.

АВТОПОЕЗД

Для перевозки многих видов продовольствия и промышленных товаров Горьковский автозавод имени Молотова изготовил тягач седельного типа ГАЗ-51П с полуприцепом ПАЗ-744. Полуприцеп имеет цельнометаллический кузов-фургон размером 5190 × 2200 × 2550 мм. Грузоподъемность его — 4 тонны. В передней нижней части полуприцепа находится опорное устройство телескопического типа с ручным

приводом, позволяющее быстро отсоединять прицеп от автомобиля и оставлять его для погрузки или разгрузки на длительное время.



НОВЫЕ МАШИНЫ

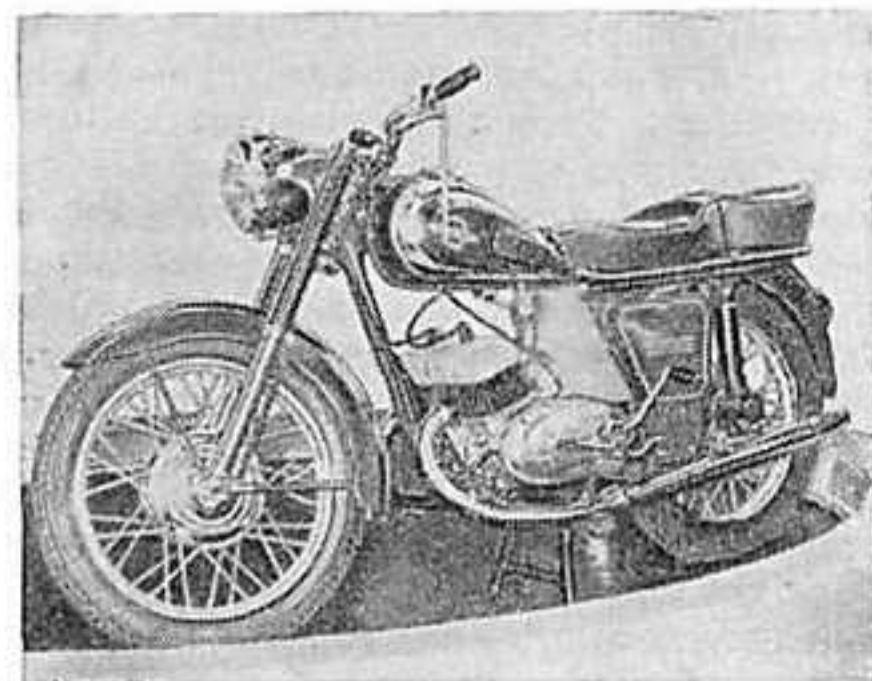
В 21 павильоне и на 13 открытых площадках Всесоюзной промышленной выставки демонстрируются новейшие достижения науки и техники. Здесь представлены не только машины, уже освоенные советской промышленностью, но и опытные образцы, которые будут изготавливаться в ближайшее время. Ниже приводятся краткие описания некоторых из них.

МОТОЦИКЛ ИЖ-58

Ижевский завод изготовил опытный образец нового мотоцикла ИЖ-58. Он будет выпускаться в двух вариантах — двухколесный и трехколесный.

Ходовая часть машины состоит из трубчатой рамы, передней телескопической вилки и задней маятниковой подвески, снабженной гидравлическими амортизаторами двойного действия.

На мотоцикле установлен оригинальный двухцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом 346 см³ (диаметр цилиндра 62 мм, ход поршня 58 мм), имеющий номинальную мощность 18 л. с. На мотоцикле имеется, кроме обычного глушителя, который значительно усовершенствован по срав-



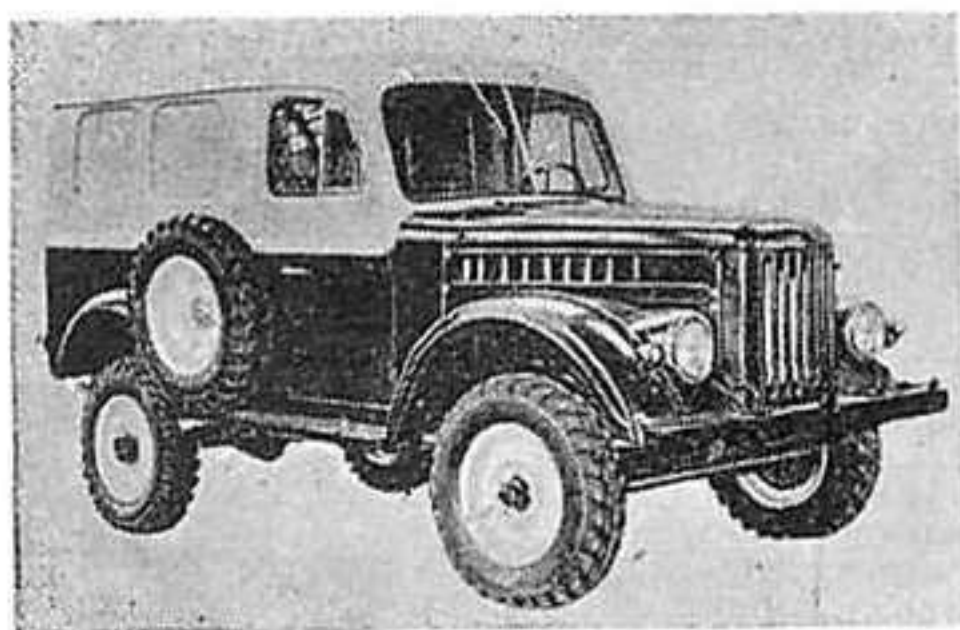
нению со старыми моделями ИЖ, еще и глушитель шума всасывания, устанавливаемый на карбюраторе.

Силовая передача мотоцикла имеет многодисковое масляное сцепление, четырехступенчатую коробку передач. Управление коробкой передач заблокировано со сцеплением. Задняя передача — цепная. От пыли и грязи цепь закрыта резиновыми кожухами, что значительно удлиняет срок ее службы.

На ИЖ-58 имеется удобное двойное подушечное седло.

Вес мотоцикла — 155 кг, его максимальная скорость — 115 км/час.

МИКРОАВТОБУС РАФ-10



ГАЗ-19 ПОМОЖЕТ СВЯЗИСТАМ

Вы опустили письмо в ящик, и оно начало свою самостоятельную жизнь. Его везут на пароходах, самолетах и, конечно, на автомобилях. Для перевозки почты горьковские автомобилестроители создали на базе автомобиля ГАЗ-69 новый автомобиль-фургон грузоподъемностью 0,5 тонны. Эта удобная и быстроходная машина, отличающаяся повышенной проходимостью, получила название ГАЗ-19. С ее помощью письма и посылки трудящихся будут быстро доставляться в самые «глухие» уголки нашей Родины.

ТРЕЛЕВОЧНЫЙ ТРАКТОР ТДТ-60

Советская промышленность дает лесозаготовителям все новые и новые машины. Одной из таких машин является трелевочный дизельный трактор ТДТ-60, демонстрируемый на выставке. На тракторе установлен двигатель мощностью 60 л. с. (при 1500 об/мин).

На снимке показан новый автобус, каких до сих пор еще не выпускала наша промышленность. Впрочем, это даже не автобус, а, как его называет конструктор Л. Клеге, — микроавтобус. Он вмещает 10 пассажиров, а по своим габаритам лишь на 20 см длиннее и на 15 см шире «Победы».

Такую машину недавно подготовил в подарок VI Всемирному фестивалю молодежи и студентов коллектив экспериментального цеха Рижского автобусного завода. Уже в 1958 году завод должен будет выпустить 1000 таких автомобилей.

Что же представляет собой микроавтобус?

Он создан полностью на базе стандартных агрегатов автомобиля «Победа» и только кузов его является новой конструкцией. В агрегатах «Победы» также не произведено существенных изменений — лишь увеличено передаточное отношение в заднем мосту (6,11 вместо 5,12) и усилены передняя и задняя подвески. Рулевое управление вынесено вперед, а двигатель несколько отодвинут назад и находится справа от водителя.

Кузов микроавтобуса — цельнометаллический, вагонного типа, с верхним освещением. В нижней задней части его предусмотрен вместительный багажник, а под ним — ящик для размещения запасного колеса и комплекта инструмента. В салоне автобуса имеется

9 удобных мягких мест для пассажиров и одно место спереди, рядом с водителем. Ручной багаж пассажиров укладывается на специальной площадке, в задней части салона; предусмотрены также крючки для шляп и пальто. Салон хорошо вентилируется. На щитке приборов смонтирован радиоприемник.

Автобус окрашен в три цвета — белый, красный и черный, причем удачный подбор красок и расположение цветных полос придает машине нарядный вид, подчеркивает динамичность внешних форм кузова.



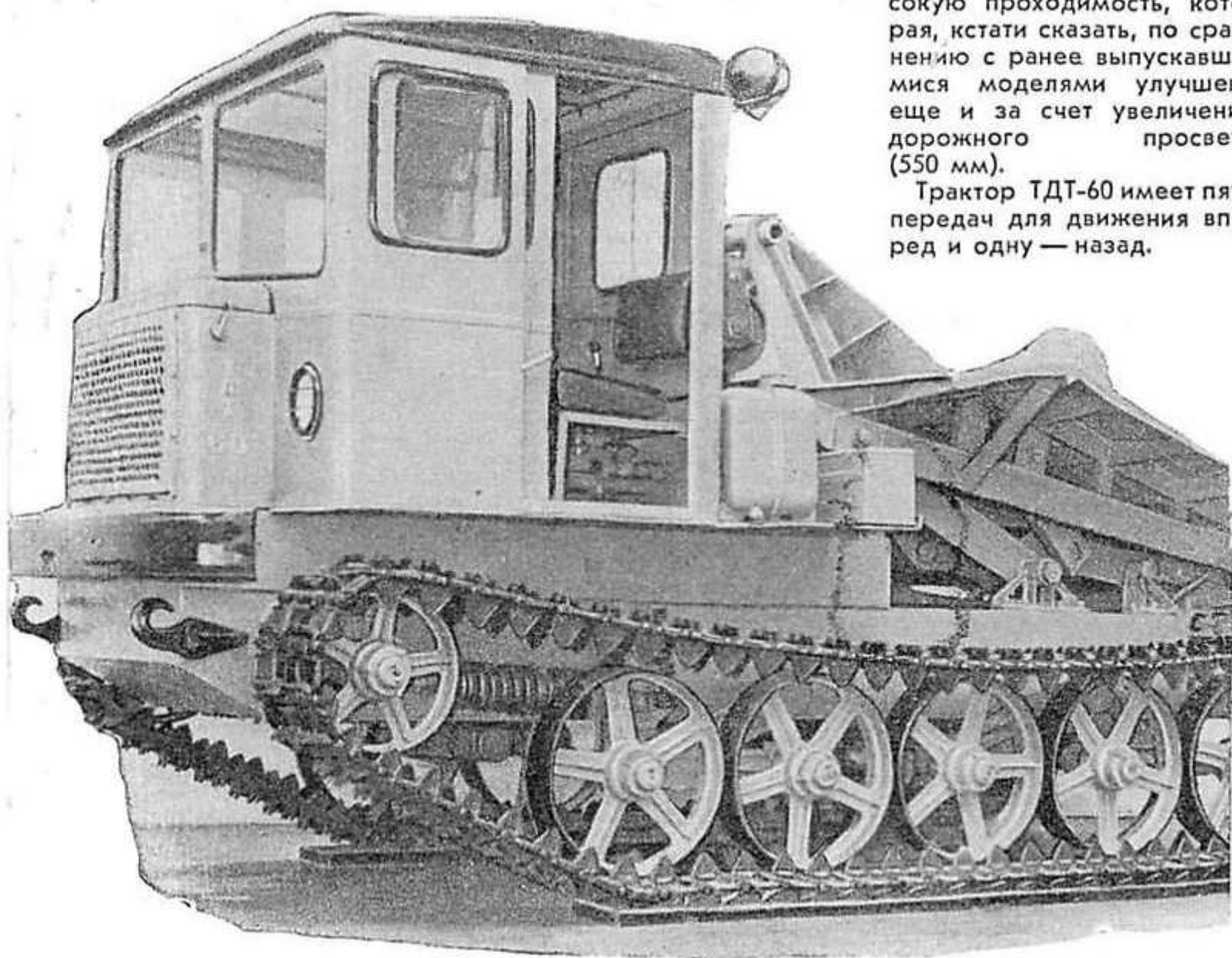
Любопытно, что, вмещая десять пассажиров, машина остается не менее маневренной, чем обычная «Победа». Радиус ее поворота, например, лишь немногим больше, чем у «Победы» (6,4 м), габариты — тоже, а база (т. е. расстояние между осями колес) осталась без изменения. Новый автомобиль весит 1500 кг, что тоже не намного превышает вес «Победы».

Микроавтобус развивает скорость до 80 км/час и имеет запас топлива, достаточный для пробега в 400 км. Двигатель его расходует около 16 литров горючего на 100 км пробега, т. е. вдвое и втрое меньше обычных автобусов.

Создатели новой машины назвали ее РАФ-10, модель «фестиваль». Действительно, микроавтобус очень удобен для туристских и экскурсионных поездок по Москве, для перевозки небольших групп молодежи с концерта на концерт и т. д. Но возможности практического применения машины, разумеется, гораздо шире. Она может быть использована, в первую очередь, как маршрутное такси или как «семейная машина». Вполне пригодна она и для межколхозных сообщений, для обслуживания автобусных линий с неинтенсивным пассажиропотоком, а также для туристских поездок. Широкое применение найдет микроавтобус в качестве экскурсионной машины в многочисленных домах отдыха и санаториях. Уже сейчас им заинтересовались кинорепортеры и звукооператоры, а в дальнейшем, когда РАФ-10 будет выпускаться с раздвижной крышей, он станет незаменим для кинорепортажа. Микроавтобус может быть легко переделан в почтовую или санитарную машину.

Сейчас на заводе разрабатывается и другой вариант микроавтобуса, который будет вмещать 6 пассажиров и 400 кг груза. В этом случае машина будет очень удобна, как «колхозное такси» (например, для поездки на рынок), а также для перевозки небольших партий товаров.

Идея, которую осуществили конструкторы и рабочие Рижского автобусного завода, — использовать стандартные агрегаты и узлы легковых автомобилей для создания микроавтобусов — весьма плодотворна. Сейчас идет работа над проектом 8-местного микроавтобуса на базе нового «Москвича», подумывают на заводе и о других подобных конструкциях. А тем временем идет подготовка к серийному выпуску микроавтобусов РАФ-10, которые скоро появятся на улицах наших городов и сел.



САМОЗАЧИЩАЮЩИЕСЯ КОНТАКТЫ ПРЕРЫВАТЕЛЯ

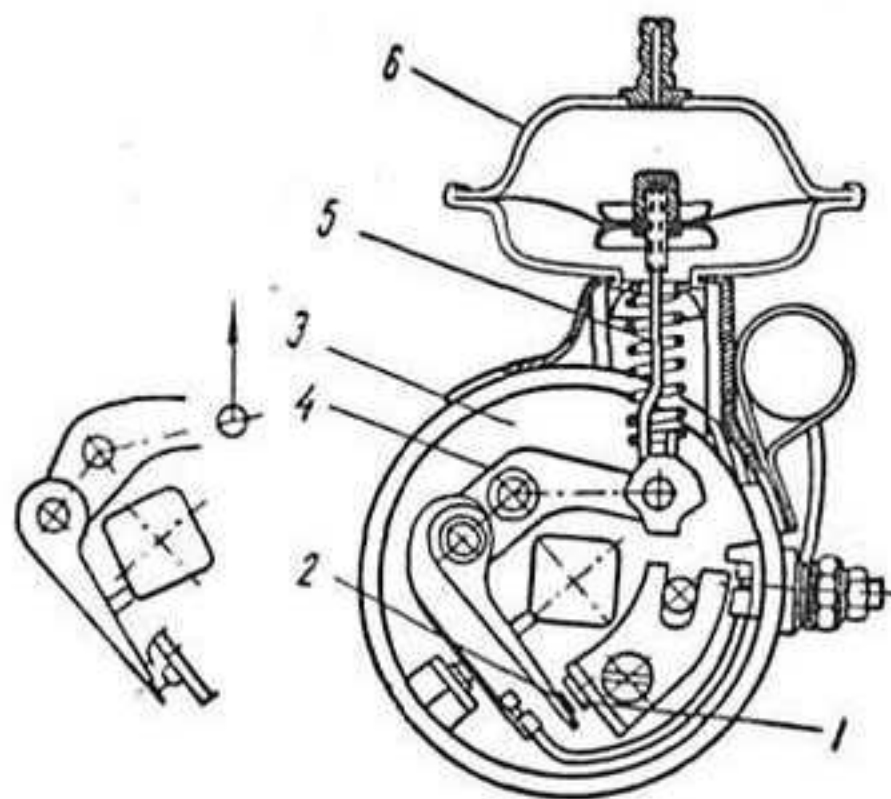
ПРИ искрообразовании на поверхностях контактов обычно образуются «кратеры» (углубления), в результате плотность прилегания контактов нарушается и двигатель начинает работать с перебоями.

Поэтому представляет интерес конструкция прерывателей с так называемыми «самоочищающимися контактами» (см. рис.), хорошо себя зарекомендовавших на двигателях французских автомобилей «Панар», «Пежо», «Рено».

В отличие от обычной конструкции прерывателя здесь к неподвижному контакту 1, рабочая поверхность которого выполнена сферической, притерт подвижный контакт 2 (также со сферической поверхностью), имеющий молоточек, монтируемый не на диске прерывателя, а на особом коленчатом рычажке 4; последний связан тягой 5 с вакуум-регулятором 6.

При перемещении мембраны вакуумного регулятора рычажок молоточка поворачивается на своей оси и подвижный контакт перемещается по сферической поверхности неподвижного контакта, тем самым изменяя момент зажигания. А так как автомобильный

двигатель большей частью работает на переменном режиме, то подвижный контакт не сохраняет какого-то определенного положения относительно неподвижного контакта, а скользит непрерывно по его поверхности, чем достигается самоочистка поверхностей.



НОВОЕ АВТОМАТИЧЕСКОЕ СЦЕПЛЕНИЕ

ПРИМЕНЕНИЕ автоматических сцеплений и коробок передач на автомобилях с рабочим объемом цилиндров до 1000 см³ ограничивалось до последнего времени как коммерческими соображениями (увеличение стоимости машины и, следовательно, ухудшение возможностей сбыта), так и техническими, поскольку для безотказной работы гидравлических сцеплений и коробок требуется известный избыток мощности двигателя.

Лишь недавно немецкая фирма «Фихтель и Закс» начала выпускать разработанное ее конструкторами автоматическое сцепление, действующее не с помощью гидравлики, а как комбинация центробежного сцепления с управляемым электропневматическим механизмом выключения. Такой прибор, получивший наименование «саксомат», обеспечивает полную автоматизацию привода сцепления (надобность в педали сцепления отпадает) и отличается про-

стойкостью устройства и надежностью в работе. Он имеет почти стопроцентный коэффициент полезного действия, благодаря чему автоматизация действия сцепления — в отличие от различных гидравлических систем — достигается без каких-либо ощутимых затрат мощности двигателя. Способность автомобиля быстро разогнаться и достигать максимальной скорости ни в какой мере, следовательно, не снижается при установке на него «саксомата».

Автоматическое центробежное сцепление с электропневматическим выключением уже устанавливается на двух моделях малолитражных автомобилей фирмы «ДКВ», имеющих трехцилиндровые двигатели с рабочим объемом цилиндров 900 см³. Наличие «саксомата» придает этим машинам удобства в управлении, которые до сих пор были характерны только для автомобилей среднего и высшего классов.

АЛЮМИНИЕВЫЕ ПОДШИПНИКИ

ПОПЫТКИ применения алюминиевых сплавов для подшипников до последнего времени не увенчивались успехом. Дело в том, что алюминий, как показала практика, имеет склонность к «схватыванию» со сплавами, содержащими железо, а это неизбежно приводило к заеданию и насечкам на рабочей поверхности подшипника. Правда, были созданы некоторые износостойчивые алюминиевые сплавы, но они практически не применялись.

Поэтому представляет интерес сообщение концерна Дженерал Моторс о приобретении им двух патентов на алюминиевые сплавы, вполне пригодные для изготовления подшипников. Как утверждает в сообщении, подшипники, изготовленные из этих сплавов, имеют вес, втрое меньший, чем свинцово-бронзовые, значительно дешевле их в изготовлении и отличаются высокой устойчивостью при больших нагрузках. Кроме того, подшипники из алюминиевых сплавов не подвергаются коррозированию от содержащихся в смазочных маслах кислот.

В опубликованном патенте приводятся следующие данные об одном из двух изобретенных сплавов: 0,5—9% кремния, 0,2—5% кадмия, 0,1—0,5% хрома, остальную часть сплава составляет алюминий. Для достижения наиболее высокой коррозионной устойчивости рекомендуется также присадка от 0,03 до 0,1% индия.

Присадка кадмия увеличивает устойчивость сплава против образования рубцов. Хотя известно, что кадмий обычно уменьшает прочность сплавов, выяснилось, что в присутствии кремния он в количестве до 5 процентов улучшает качества сплава, не оказывая заметного влияния на его прочность. Присадка хрома повышает твердость и обработочную способность сплава.

Из новых алюминиевых сплавов могут быть изготовлены полноклапанные подшипники без сблицовки из стали, либо подобных ей материалов. В особых случаях, когда это требуется, можно наносить на рабочую поверхность подшипника тонкий слой свинца или сплава на свинцовой основе.

Указывается, что подшипники, изготовленные из алюминиевых сплавов, были испытаны под высокими нагрузками и показали повышенные качества скольжения. Контактная с вращающимся в них стальным валом, они не проявили никакой склонности к «схватыванию» вала и заеданию, как это наблюдалось раньше. Подшипники и вал после длительной работы под большой нагрузкой не имели заметного износа. Велика также их устойчивость против образования трещин, выкрашивания и т. д.

ЧЕЗЕТА — НОВЫЙ ЧЕХОСЛОВАЦКИЙ МОТОРОЛЛЕР



НА ЛЕЙПЦИГСКОЙ ярмарке весной этого года впервые демонстрировался новый чехословацкий мотороллер «Чезета», привлекая всеобщее внимание компактностью своей конструкции.

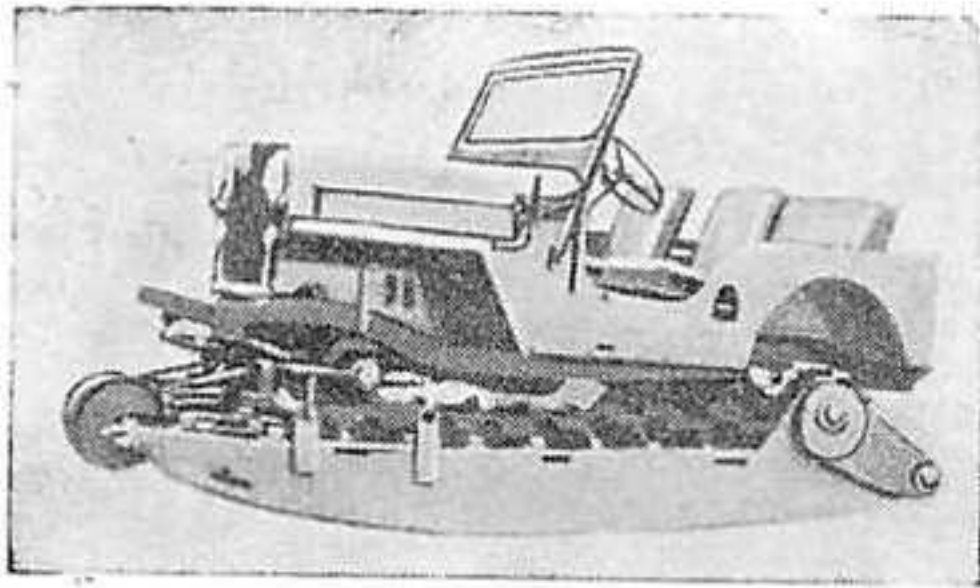
Сварной несущий «кузов» мотороллера выполнен из стального листа, в отличие от обычно принятой конструктивной схемы мотоцикла (трубчатая рама с оперением). Кузов весит при равной прочности примерно на 15—20 кг меньше, чем рама мотоцикла того же класса. Несущий кузов усилен балкой, к которой подвешен двигатель. Передняя часть несущего кузова несколько приподнята (чтобы обеспечить возможность поворота переднего колеса на 45°) и уширена для того, чтобы обеспечить доступ воздуха к ребрам охлаждения двигателя. Для опоры ног имеются площадки, проходящие вдоль кузова. Они укреплены к проходящим здесь выпускным трубам и приварены к балке. Таким образом, выпускная система двигателя используется для придания большей жесткости всей конструкции.

Передняя вилка длинно-рычажного типа с резиновыми амортизаторами. Задняя подвеска — маятникового типа.

Роль рычагов подвески выполняет алюминиевая качающаяся рама. Она одновременно является кожухом для цепи. Амортизация заднего колеса осуществляется с помощью резиновых блоков. Тормозные барабаны обоих колес имеют одинаковые размеры (диаметр — 140 мм, ширина колодок — 35 мм).

На мотороллере установлен одноцилиндровый двухтактный двигатель, устанавливаемый также на мотоциклах «Ява-175»; цилиндр двигателя имеет рабочий объем 171,7 см³ (диаметр цилиндра — 58 мм, ход поршня — 65 мм) и степень сжатия 7. Он развивает мощность 9 л. с. при 5500 об/мин. Привод от двигателя осуществляется через многодисковое сцепление (с ножным выключением). Моторная передача состоит из роликовой цепи с 54 звеньями, а задняя передача — из роликовой цепи со 100 звеньями.

Мотороллер развивает скорость до 90 км/час. Он весит 117 кг и имеет следующие габаритные размеры: длина — 1930 мм, ширина (с опорами для ног) — 550 мм, высота — 1020 мм. Топливный бак вмещает 11 литров бензина. Мотороллер имеет емкий багажник.



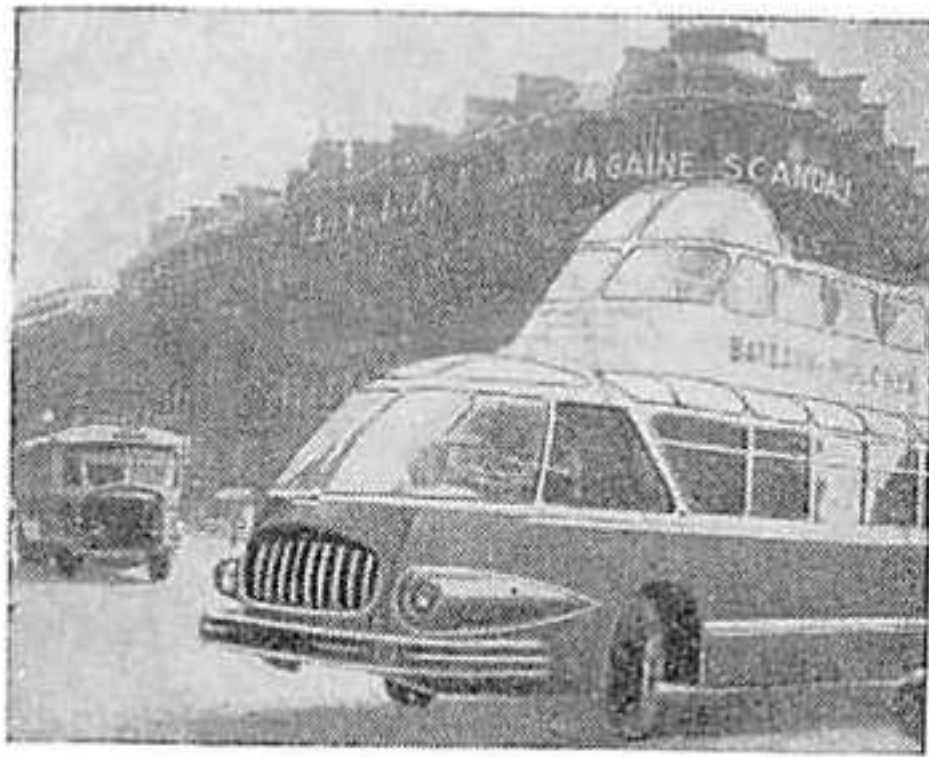
ПОКАЗАННЫЙ здесь обычный «джип» превращен при помощи быстро устанавливаемых полозьев в вездеход, способный двигаться по глубокому снегу и преодолевать подъем крутизной 50%. Управление автомобилем в принципе не изменяется. Максимальная скорость автомобиля с новым двигателем достигает 25 км/час. Наименьший радиус поворота (по внутренней стороне гусениц) равен 1,8 м. Подобные вездеходы применяются в швейцарской армии.



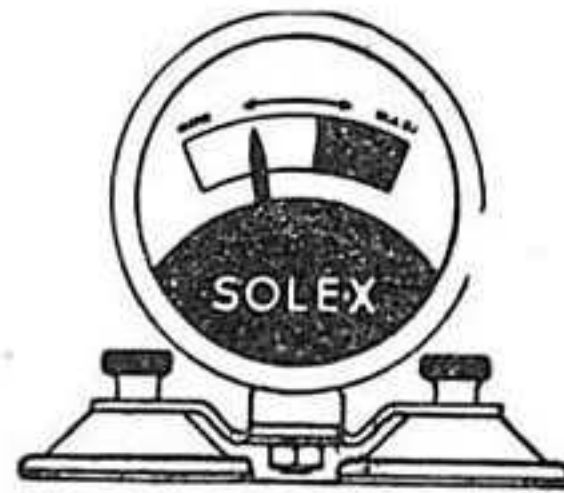
В ВЕНЕСУЭЛЕ для ремонта линий электропередач и других работ используется автомобиль, снабженный рабочей площадкой, установленной на двухзвенном рычаге с гидравлическим приводом. Площадка электроизолирована. Она может быть поднята вверх на 12 м и вынесена в любую сторону на 9 м.



В НОВОМ американском полуприцепе-фургоне можно значительно увеличить, в случае необходимости, полезную площадь путем раздвижения боковых стен фургона специальным гидравлическим механизмом. При перевозке крупногабаритных легких грузов это имеет большое значение, однако движение такого автопоезда вряд ли допустимо на обычных дорогах.



НА УЛИЦАХ Парижа появился новый автобус фирмы «Берлине» с оригинальной внешней формой кузова и большой площадью застекления. Автобус предназначен для обслуживания туристов.

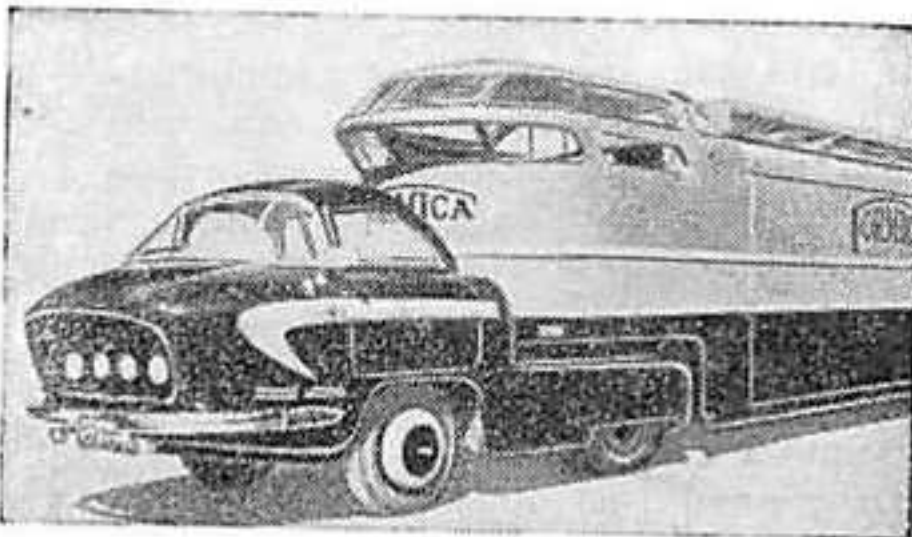


ФРАНЦУЗСКАЯ фирма «Солекс» создала новый прибор, позволяющий контролировать расход топлива в процессе вождения автомобиля. Прибор представляет собой вакуумметр диафрагменного типа, соединенный трубкой с впускным трубопроводом двигателя. Поскольку расход топлива связан с разрежением в этом трубопроводе, постольку прибор дает свои показания в единицах расхода топлива.

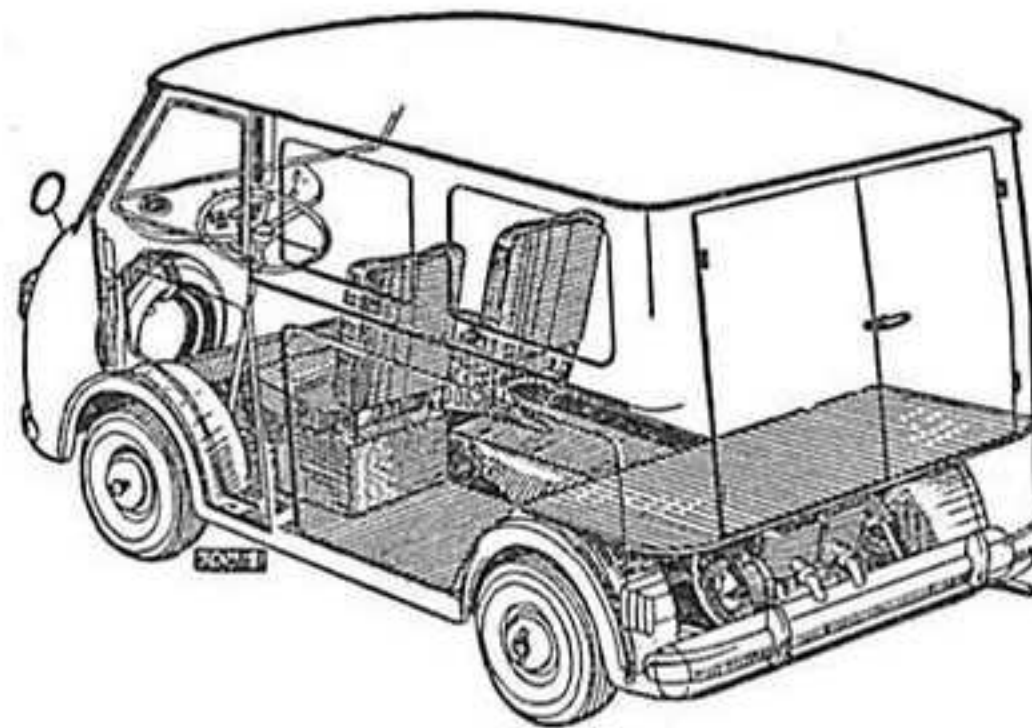
Для наглядности шкала прибора разделена на две зоны — красную и белую. Положение стрелки в красной зоне указывает на неэкономичное вождение.



НА ПОСЛЕДНЕЙ автомобильной выставке в Женеве всеобщее внимание привлекал автобус-магазин, выпущенный швейцарской кузовной фирмой «Арбург» для обслуживания населения в отдаленных сельских и горных районах. На автобусе применен мощный подпольный двигатель «Бюссинг» и имеется установка для искусственного климата.



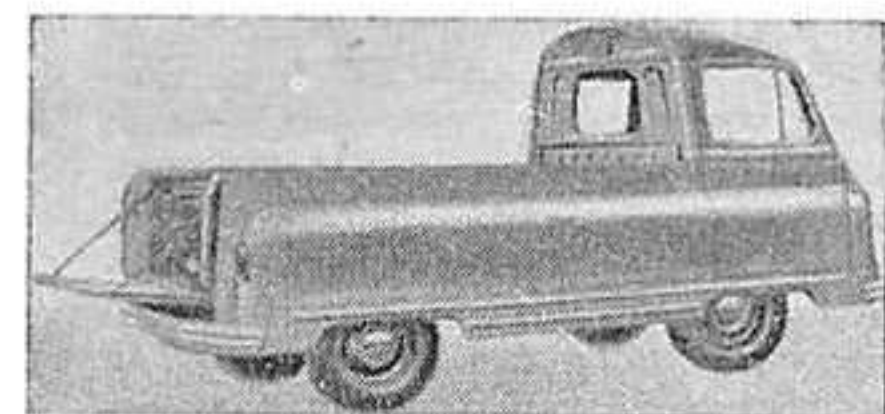
ВСЕОБЩЕЕ внимание посетителей на последней Парижской выставке грузовых автомобилей привлек французский автопоезд, состоящий из седельного тягача и полуприцепа, имеющих обтекаемую форму. Кабина тягача и передний фонарь полуприцепа оборудованы панорамными стеклами. Четыре фары вмонтированы в облицовку радиатора.



ЗДЕСЬ показана последняя модификация известного микролитражного «Гоггомобилля», выпускаемого с начала 1957 года также и в виде грузового фургона. На товарной площадке фургона размером 1,45 м² можно перевозить до 250 кг груза. Если при этом снять правое сиденье, то грузоподъемность машины возрастает еще на 100 кг. На автомобиле установлен стандартный двухтактный двухцилиндровый двигатель мощностью 15 л. с.



ПОКАЗАННЫЙ здесь оригинальный пластмассовый кузов, установленный на спортивной модели автомобиля «Шкода-440», изготовлен чехословацкой фирмой «Каросса». Особым достоинством кузова является то, что крыша его легко убирается в багажник и автомобиль в течение нескольких секунд превращается в открытый спортивный кабриолет.



НА ЭТОМ новом «Пикапе» фирмы «Ллойд» установлен микролитражный двигатель 600 см³. Тем не менее он предназначен не только для перевозки людей, но и длинномерных грузов.



ПО ДОРОГАМ МЕКСИКИ

А. Сидоренко,

член-корреспондент Академии наук СССР

В составе советской делегации на 20-ю сессию Международного конгресса геологов, которая состоялась в г. Мехико, мне пришлось не так давно побывать в Мексике. При этом представилась возможность пересечь страну на автомобиле с севера на юг, т. е. от границ Соединенных Штатов Америки до берегов Тихого океана.

Автомагистрали Мексики нам понравились, хотя нельзя сказать, что в конструктивном отношении они представляют собой что-либо особенное. Панамериканская магистраль, например, похожа на наши обычные шоссе и во многом уступает таким шоссе, как Москва — Минск или Москва — Симферополь. А на отдельные рудники нам приходилось пробираться дорогами попроще, иногда грейдерными и даже проселочными, где проходит далеко не всякая машина.

Мексиканские дороги поддерживаются в хорошем состоянии. Мы убедились в этом, проехав около 2500 кило-

метров по стране. На всем протяжении автомагистрали ограждены колючей проволокой от скота, которого, кстати сказать, в Мексике очень много. Достаточно высок и класс дорожного обслуживания (при одном неперемном условии, разумеется, что у вас имеется достаточное количество песо или долларов).

Ездят в Мексике быстро, но осторожно. Несмотря на обилие автомашин, регулировщиков в городах мало, и стоят они только там, где действительно трудно без них обойтись. Часто полицейского заменяет деревянная фигура, предупредительно поднявшая руку: «альто!» («стой!»). Правда, даже эта фанерная «полиция» оказалась запроданной вездесущей фирме «Кока-Кола», которая использует ее для рекламных надписей, восхваляющих напитки.

На нерегулируемых перекрестках машины разъезжаются довольно просто. Мы не видели здесь ни пробок, ни бойко ругающихся шоферов, но правые и левые повороты они делают нередко не из своего ряда (в таких случаях мы не раз с благодарностью вспоминали наши правила движения).

Часто ли бывают автомобильные аварии, судить трудно, но выезжая из города Куэрнавака, мы увидели своеобразный «памятник» автолихачеству: на бетонном постаменте установлен ржавый искаженный до неузнаваемости легковой автомобиль, а под ним подпись: «Водитель, не теряй голову!». Право же, такое предупреждение впечатляет гораздо сильнее, чем примелькавшиеся щиты «Водитель, соблюдай правила движения!», которые часто встречаются у нас, да к тому же не блещут и разнообразием оформления.

Понравилось нам весьма остроумное приспособление, которое, так сказать, принуждает водителя соблюдать дисциплину движения и режим скорости. В тех местах дороги, где скорость должна быть понижена, в Мексике укладывают поперек дорожного полотна (вместо соответствующего знака) чугунные шишки, либо ряд труб, которые

создают ребристую поверхность. Въезжая на нее, водитель волей-неволей вынужден сбросить газ.

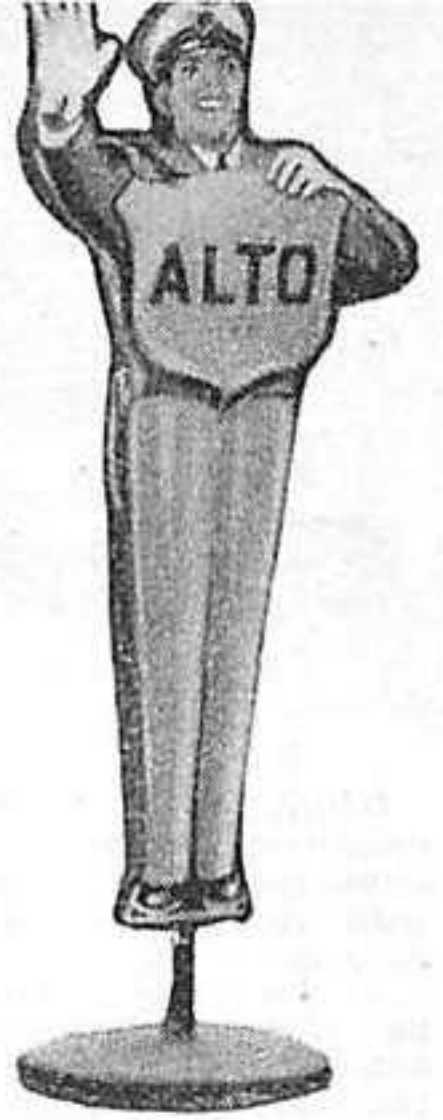
Железнодорожные переезды даже с очень интенсивным движением, как правило, не охраняются. Подъезжая к железной дороге, водитель останавливается, осматривается (ну, точно как записано в наших правилах движения!) и, убедившись в безопасности, пересекает полотно. Благодаря высокой дисциплине движения экономятся большие средства, затрачиваемые обычно на содержание персонала, охраняющего переезды, регулировщиков и дорожную полицию.

Вдоль дороги много гостиниц для автомобилистов, называемых «мотелями» (т. е. мотоотель). Где-нибудь в Северной Мексике, в центре пустыни, пересекаемой автодорогой, вы можете в таком отеле получить и горячий душ, и ледяную воду, и бензин для автомобиля; есть, разумеется, и ресторан для путешественников. В расчете на падких до экзотики американских туристов, наводняющих Мексику в осенне-зимний период, некоторые отели выполнены в виде индейских вигвамов, но... с обязательными (и, как правило, кричащими и назойливыми) огромными рекламными плакатами и надписями.

Проезжая по дорогам Мексики, нельзя не заметить того, что все здесь стараются делать дешево. С целью экономии средств дорожные знаки, например, ставятся только там, где они действительно необходимы. Километровые дорожные столбы установлены не через каждый километр, а через пять. Не ставят также больших рекламных щитов вдоль дорог, а рисуют рекламы на стенах домов, на заборах и даже на телеграфных столбах.

Автомобилей на дорогах много, а улицы городов прямо-таки запружены машинами. На многих улицах установлено одностороннее движение. Машины стоят везде: и на специальных стоянках, и на улицах, и во дворах. Несмотря на узость улиц и интенсивный поток машин, автомобилисты в Мексике так же полноправны, как и пешеходы — никто не запрещает им останавливать машины у тротуара и оставлять их там даже на долгий срок. Я лично убедился на примере Мексики, что наши правила в этом отношении неоправданно суровы. Какое огромное удобство для автомобилистов — и совсем не в ущерб хорошей организации уличного движения, — когда есть возможность большого выбора временных стоянок! Пожалуй, не мешало бы нашим специалистам по регулированию движения перенять этот опыт.

Яркие двух-трехцветные расцветки кузовов с самым смелым сочетанием красок делают машины нарядными и



Одна из улиц Мехико (снимок слева).

— Стой! — предупреждает деревянный полицейский. Такие фигуры (снимок вверху) можно встретить почти на всех мексиканских автомагистралях.

ВЕСЕННИЙ КОНГРЕСС ФИМ



Рибристая полоса из труб на шоссе.



Станция обслуживания на крыше пятиэтажного гаража в Мехико.

Фото автора.

веселыми. Думается, что и наши автомобили следовало бы окрашивать более разнообразно, варьируя цвета и сочетания их, что значительно оживило бы цветовую гамму улиц. Многие машины имеют яркие наклейки отелей и городов, в которых они побывали. И почти в каждой легковой машине есть свой амулет: фигурки чёрта, женщин, ангелов, собачек и пр. пр. Редко встретите вы здесь машину без амулета: одни говорят, что вешают их «на счастье», другие — чтобы отличать свой автомобиль от массы других. Правда, мы встречали подобные фигуры и в Лондоне, и в Париже, и в Нью-Йорке. Но вот... лисьи хвосты на антеннах радиоприемников являются чисто мексиканским национальным амулетом; наличие такого хвоста означает, что у ее хозяина все благополучно.

На улицах много не только современных автомобилей, но и таких механизмов, которые невольно напоминают описанную еще И. Ильфом и Е. Петровым «антилопу-гну» Адама Козлевича. Особенно их много в провинции. Дело в том, что новые машины стоят очень дорого и почти не доступны трудящемуся со средним заработком. Поэтому многочисленные магазины, продающие автомобили разных фирм, пустуют, а ремонтные мастерские имеют большую загрузку.

Покупательная способность среднего мексиканца так мала, что ему отнюдь не до покупки автомобиля. А все те удобства, о которых назойливо кричат рекламы на улицах и городах, доступны только богатым американским туристам или небольшому кругу состоятельной компрадорской буржуазии в Мексике.

НЕДАВНО в Венеции состоялся 68-й конгресс Международной мотоциклетной федерации (ФИМ). На конгрессе присутствовало около ста делегатов из 25 стран.

Представители Советского Союза принимали непосредственное участие в работах Туристской и Технической комиссий как постоянные их члены, а также присутствовали на заседаниях Спортивной комиссии и Генерального совета.

На заседаниях Спортивной комиссии рассматривался вопрос о месте проведения в текущем году международных шестидневных мотоциклетных соревнований. Было решено провести их в Чехославии — стране, гонщики которой победили на многодневке в 1956 году. Соревнования будут проводиться с 15 по 20 сентября на дистанцию 2000 км. Трасса часовой скоростной гонки будет представлять собой замкнутое кольцо протяженностью около 7,5 км, имеющее 92% дорог с асфальтированным покрытием и 8% с булыжным.

Положением об этих соревнованиях предусмотрены следующие скорости:

Класс мотоцикла	Средняя скорость в соревнованиях на регулярность хода (км/час)	Скорость в часовой гонке на кольце (км/час)
до 50 см ³	38,5	—
» 75 »	40,5	58
» 100 »	42,0	64
» 125 »	42,0	68
» 175 »	44,0	74
» 250 »	45,5	81
» 350 »	47	86
» 500, 750 и 1000	48	90

Конгресс обсудил предложение автототоклуба СССР об участии женщин в международных мотоциклетных соревнованиях (в отдельном зачете). Оно не встретило поддержки со стороны большинства делегатов. Но было решено разрешить допускать женщин к таким соревнованиям в пределах СССР.

Многие спортсмены заявляли, что существующие нормы на обтекатели не обеспечивают безопасности. Конгресс поручил Технической комиссии разработать проект постановления по этому вопросу.

Спортивная комиссия предложила изменить размеры номерных табличек на обтекателях ввиду того, что передний номер искажается выпуклой формой обтекателя. Конгресс согласился с этой рекомендацией, но окончательное утверждение нового размера для номеров отложил до следующей сессии.

Конгресс рассматривал также вопрос об утверждении рекордов, установленных в Америке в 1956 году. Они не были утверждены, так как оказалась не подтвержденной должная точность приборов, применявшихся для замеров.

Техническая комиссия вынесла решение о том, что минимально допустимая ширина руля не должна быть менее 50 см. Сохраняя установленный размер руля, гонщики иногда сдвигают его ру-

клятки ближе к центру, что не обеспечивает безопасность при езде. Комиссия установила, что рукоятки должны отступать от края трубы руля не менее чем на один сантиметр и быть размером не более 12 см. Кроме того, Техническая комиссия внесла поправку в Кодекс ФИМ, которая обязывает предоставлять гонщику требуемое топливо при условии своевременной подачи заявки.

Было решено также, что и соревнования будут допускаться спортсмены только в шлемах с установленной ФИМ маркировкой.

Итальянская делегация внесла на рассмотрение Технической комиссии вопрос о типе машин, допускаемых к шоссейно-кольцевым соревнованиям. Постановка его обусловлена тем, что вследствие высокой стоимости уникальных гоночных машин соревнования мирового чемпионата фактически превратились в соревнования между заводами и что вообще кольцевые шоссейные соревнования теряют свой смысл как массовый вид спорта. Кроме того, возросшие скорости гоночных машин стали далеко не безопасны для гонщиков. После обмена мнениями этот вопрос был отложен до следующего конгресса. Следует, однако, отметить, что большинство членов высказалось за пересмотр существующего порядка и режима мирового чемпионата.

Чехословацкая делегация рекомендовала исключить из кольцевых шоссейных соревнований мотоциклы класса 500 см³ и включить класс 175 см³. Советская делегация внесла предложение: начиная с 1958 года разыгрывать главные призы стран по двум категориям мотоциклов — гоночным и спортивным, а чемпионат мира только по гоночным мотоциклам в классах 125, 250 и 350 см³ (а с 1959 года и 175 см³).

Все эти предложения не встретили принципиальных возражений. Было решено, что каждый член Технической комиссии изложит свою точку зрения непосредственно председателю, который в случае необходимости по согласованию с Генеральным секретарем должен созвать внеочередное совещание Технической комиссии для обсуждения этих вопросов.

На заседаниях Генерального совета, помимо утверждения постановлений постоянных комиссий, было принято решение о допуске ГДР в состав участников международных многодневных соревнований 1957 года. Увеличен также состав постоянных комиссий (с 12 до 15 членов).

В процессе работы конгресса членам комиссий были вручены каталоги советских мотоциклов, которые вызвали большой интерес. При этом было высказано пожелание о расширении взаимного обмена технической информацией. На заключительном вечере советская делегация вручила президенту Итальянской мотоциклетной федерации вымпел Центрального автототоклуба СССР, а членам итальянской делегации — памятные подарки и значки.

В. Рогожин,
член Технической комиссии ФИМ.

50 ЛЕТ „ТУРИСТ-ТРОФИ“

Проводившиеся в этом году в Англии традиционные мотоциклетные гонки по замкнутому шоссейному кольцу — «Турист-трофи» — были юбилейными. Впервые такие соревнования состоялись, как известно, в 1907 году.

Соревнования ознаменовались большим успехом: почти во всех классах мотоциклов были установлены новые рекорды, причем победителю в классе 500 см³ англичанину Мак-Интайру удалось на лучшем круге преодолеть «заветный рубеж» — скорость 100 миль/час (160,934 км/час). В классе мотоциклов

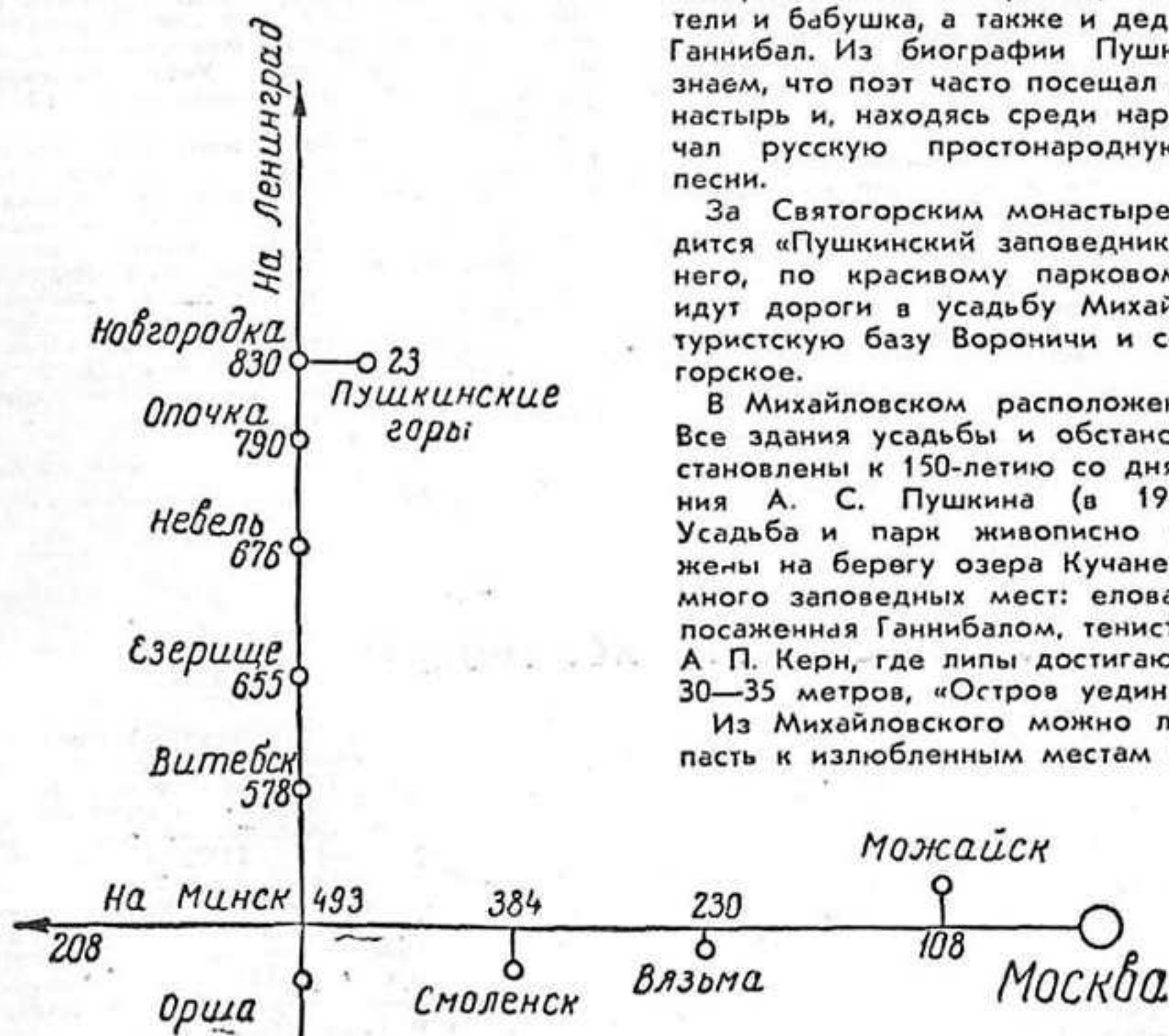
до 125 см³ победил итальянец Провини на мотоцикле «Мондиаль». Он прошел дистанцию с рекордной скоростью 118,59 км/час. В классе мотоциклов до 250 см³ первым был англичанин Зандфорд («Мондиаль») — 121,98 км/час. Победитель в классах 350 см³ и 500 см³ Мак-Интайр, выступавший на мотоциклах «Жилера», показал скорости соответственно 152,840 км/час (2:46.50.2) и 159,308 км/час (3:02.57). На трехколесных мотоциклах первенствовали немцы Гиллебранд и Грунвальд (ФРГ).



Вверху: дом Пушкиных. Внизу: схема дорог Пушкинского заповедника



Часть Святогорского монастыря



ПУШКИНСКИЕ ГОРЫ

Е. Визенталь

Пожалуй, нет ни одного туриста, который, приехав в Москву, не побывал бы у памятника А. С. Пушкину. И зимой и летом на его гранитном пьедестале лежат живые цветы — дань поклонения народа своему великому поэту.

Советские люди горячо любят и глубоко чтят память гениального поэта. Неудивительно, что места, где он жил и творил, привлекают множество туристов со всех концов нашей Родины.

Сегодня мы печатаем заметку туриста-автолюбителя Е. Визенталь о поездке в Пушкинские Горы, туда, где была написана трагедия «Борис Годунов», где великий поэт работал над «Евгением Онегиным» — замечательными произведениями мирового искусства.

ПУШКИНСКИЕ ГОРЫ расположены между центральными районами нашей страны и Прибалтикой.

Если выехать из Москвы по Минской магистрали, на 493-м километре свернуть на шоссе, идущее к Ленинграду, а в Новгородке сделать еще один поворот направо, то вскоре прямо перед собой можно увидеть город Пушкинские Горы. Не касаясь других достопримечательностей, отметим лишь, что уже за Езеричем начинается очень живописная местность. Справа и слева от дороги тянутся огромные озера: Чертоно, Завержское, Невельское и др. Они то скрываются за холмами, то снова приближаются вплотную к дороге, оживляя и без того прекрасный пейзаж.

В Пушкинских Горах находится Святогорский монастырь, имеется небольшая гостиница для приезжающих.

В Святогорском монастыре, основанном в XVI веке при Иване Грозном, похоронены А. С. Пушкин, его родители и бабушка, а также и дед поэта — Ганнибал. Из биографии Пушкина мы знаем, что поэт часто посещал этот монастырь и, находясь среди народа, изучал русскую простонародную речь, песни.

За Святогорским монастырем находится «Пушкинский заповедник». Через него, по красивому парковому лесу, идут дороги в усадьбу Михайловское, туристскую базу Вороничи и село Тригорское.

В Михайловском расположен музей. Все здания усадьбы и обстановка восстановлены к 150-летию со дня рождения А. С. Пушкина (в 1949 году). Усадьба и парк живописно расположены на берегу озера Кучане. В парке много заповедных мест: еловая аллея, посаженная Ганнибалом, тенистая аллея А. П. Керн, где липы достигают высоты 30—35 метров, «Остров уединения».

Из Михайловского можно легко попасть к излюбленным местам Пушкина,

известным по его лирическим произведениям. За озером Маленец издали виден «Лесистый холм», у дороги — «Три сосны». Подлинных деревьев уже нет, но на их месте посажены новые сосенки — «одна поодаль, две другие друг к другу близко», — как было при Пушкине.

Тригорское, видимо, получило название по местности. Здесь три горы: одна с усадьбой и парком, увековеченным в произведениях Пушкина, другая с городищем Воронич, третья с деревней Воронич. В деревне ныне расположена большая туристская база, позволяющая приютить большое количество туристов и их автомашины. По желанию автолюбители обеспечиваются палатками и горячим питанием.

Городище Воронич упоминается в летописи как древняя крепость, входившая в оборонительную систему г. Пскова. Оно было уничтожено литовцами в 1634 году. Сохранился только земляной вал и остатки древнего погоста.

Подражая летописному стилю, А. С. Пушкин на рукописи «Бориса Годунова» пометил: «Писано бысть Алексашкою Пушкинымъ въ льто 7333 на городищъ Вороничъ».

В Тригорском жили верные друзья Пушкина. Летом 1825 года он встретился здесь с А. П. Керн — племянницей хозяйки дома. Сохранился парк, который целиком является иллюстрацией к лирическим произведениям Пушкина. У живописного склона к реке Сороть — садовая скамейка, названная «дианом Онегина». В парке бережно охраняются уцелевшие до сих пор «Дуб уединенный», «Ель-шатер», «Солнечные часы» и т. д.

Окружающая местность чарует тихой красотой. Широкий ландшафт с причудливо извивающейся рекою Сороть; луг и река, переходящая в водную гладь озера Кучане; выглядывающие из зелени кровли строений усадьбы Михайловское; домики деревни Савкино. Все это — любимые места поэта. В 1831 году он писал Осиповой-Вульф «...я бы выстроил себе там хижину, поставил бы свои книги и проводил бы подле добрых старых друзей несколько месяцев в году».

НЕДОСТАТКИ ОДНОЙ КНИГИ

МЕТОДИЧЕСКИЕ пособия являются своего рода настольными книгами весьма квалифицированной группы читателей — преподавателей. Поэтому вполне естественно, что к подобным изданиям принято предъявлять повышенные требования. К сожалению, вышедшая в Издательстве ДОСААФ книга Н. М. Стеблева «Методика обучения шоферов» (второе исправленное и дополненное издание, 1956), на наш взгляд, во многом не сможет удовлетворить взыскательного читателя.



Следует сказать, что еще до выпуска первого издания этого пособия его рукопись обсуждалась в учебно-методической секции Центрального московского автомото клуба ДОСААФ и там подверглась суровой, справедливой критике. Автор частично учел это. Тем не менее как первое, так и второе издание книги вызывает ряд существенных замечаний.

Перечисляя формы бесед со слушателями, автор искусственно разделяет их на виды (стр. 29). В самом деле, попробуйте отличить: «беседа, требующую кратких ответов и перечислений», от «беседы, требующей ответов-объяснений». Есть и такое определение — «развернутая» беседа. Все это, как нам представляется, надуманно и оторвано от учебной практики.

Такой же искусственной является и классификация учебно-наглядных пособий (стр. 11). Н. М. Стеблев указывает,

что имеются пособия «непосредственной наглядности». Такое определение вызывает недоумение. Если исходить из концепции автора, можно предположить, что существуют и пособия «посредственной наглядности». Спорны и некоторые другие определения, вроде «изобразительной» и «графической» наглядности пособий.

В книге имеются неясности. Называя типы и структуры уроков, автор пишет: «Урочная система — это определенная форма занятий, состоящая из уроков». Но так как понятие урока не объяснено, эта фраза ровно ничего не говорит. Весьма спорен вопрос и о наиболее распространенной структуре урока.

Нужно подчеркнуть, что глава седьмая «Методические разработки по разделу теоретической подготовки учащихся» и последующие написаны лучше других. Они дадут преподавателям много полезных сведений. Жаль только, что автор не дал методических указаний по изучению щелочных аккумуляторов и карбюратора К-82.

К серьезным недостаткам новой книги следует отнести то, что, разбирая вопрос о домашних заданиях, автор ни слова не говорит об особенностях занятий в автошколах, где курсанты занимаются без отрыва от производства. А ведь именно в таких условиях находится большая часть школ ДОСААФ. Но, как это ни странно, вопросы методики обучения без отрыва от производства автором (при молчаливом согласии редактора Е. В. Ефремовой) обойдены.

Определяя уровень педагогического мастерства преподавателя (стр. 50), автор не указывает на один из важнейших его элементов — умение владеть речью. Правда, он говорит о постановке голоса, но ведь это далеко не одно и то же.

Неудачно и оформление книги. Большая часть рисунков выполнена плохо, с ошибками. Вызывает возмущение обилие рисунков — около ста. Не было нужды помещать и специальный вкладыш с картой периодической смазки автомобиля, в котором к тому же допущены неточности.

Многих недостатков в новой книге можно было бы избежать, если бы издательство поддерживало более тесный контакт с учебно-методической секцией при Центральном московском автомото клубе ДОСААФ.

М. Шлезингер.

НОВЫЕ ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВТОМОТОСПОРТУ

Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР утвердил в апреле 1957 года новые Правила соревнований по автоспорту. Они вводятся в действие уже на текущий спортивный сезон. Их содержание существенно приближено к действующим международным правилам ФИА и ФИМ. В новых Правилах введены те виды соревнований, которые получили широкое распространение на территории СССР — многодневные соревнования на регулярность движения (ралли), соревнования на фигурное вождение автомобилей и мотоциклов, на наименьший расход горючего и на искусство вождения в условиях городского движения.

Классификация мотоциклов дополнена машинами с рабочим объемом двигателя до 50 см³, до 75 см³ и до 175 см³. Изложены подробные технические условия для спортивных автомобилей и мотоциклов, а также введена классификация серийных автомобилей по заводским маркам. Разрешено пользоваться автомобилями и мотоциклами неотечественного производства при участии в международных соревнованиях. В прочих соревнованиях разрешено применять некоторые импортные агрегаты и детали по особому списку, ежегодно утверждаемому Комитетом по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР.

Новыми Правилами вводятся администрация и мандатная комиссия на автосоревнованиях и определяются их функции. Главный администратор должен иметь судейскую категорию. В то же время членам администрации соревнования запрещено входить в состав судейской коллегии.

В некоторых видах соревнований (например, по фигурному вождению, по вождению в условиях городского движения) технический осмотр машин участников признан не обязательным. Поэтому в таких случаях в состав судейской коллегии не включается техническая комиссия. В соревнованиях, где учет времени нахождения каждого участника на дистанции производится с точностью до одной минуты, разрешено пользоваться обыкновенными и городскими (башенными или электрическими) часами.

При заездах на установление рекордов запрещено дублировать ручную работу автоматической аппаратуры для замера времени. При подсчете скоростей введено ограничение точности подсчета первым знаком после запятой. Старт и финиш всякого заезда на установление рекорда должны находиться на одной и той же высоте над уровнем моря. Если дистанция проходит только в одном направлении (без поворота), то она должна быть пройдена полностью и в обратном направлении. В этом случае спортсмену засчитывается показанное им среднее время. При заездах по треку, когда длина дистанции не совпадает с целым числом кругов, последний круг должен быть закончен полностью. Время прохождения заданной дистанции определяется замеренной суммой времени по кругам, кроме последнего. К этому прибавляется время прохождения определенной части последующего круга. При этом исходят из предположения, что показанная в предыдущих кругах средняя скорость остается постоянной.

За подачу необоснованных протестов на спортсменов могут быть наложены взыскания. Апелляции подаются только в президиум соответствующей коллегии судей.

Рационально переработаны формы спортивной документации.

*Б. Конев,
судья всесоюзной категории.*

ПЕРВЕНСТВО МИРА И ЕВРОПЫ ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ КРОССУ

Разыгрываемое в этом году впервые первенство мира по мотоциклетному кроссу привлекает большое количество зрителей. Так, на первый тур розыгрыша, состоявшийся в Женеве, собралось более 20 тысяч зрителей. Второй тур, который проходил в Монтрейле (Франция), привлек около 30 тысяч зрителей, с интересом следивших за напряженной борьбой.

Первенство мира разыгрывается на мотоциклах с рабочим объемом двигателя 500 см³. Одновременно проводятся соревнования на мотоциклах 250 см³ — победителю вручается «Кубок Европы».

Первый тур первенства принес успех бельгийским гонщикам — Янзону, Мингельсу и Бэтену, которые заняли первые три места (победитель Янзон выступал на мотоцикле «Матчлес»). Четвертым был швед Лундин на «БСА», пятым — англичанин Арчер на «Нортоне».

Заезд на «Кубок Европы» выиграл чехословацкий гонщик Чижек, выступавший на мотоцикле «Ява-250». Он был впереди англичанина Стонбриджа и бельгийца Коллина (оба на немецких мотоциклах НСУ).

Во втором туре мирового первенства, являвшемся одновременно соревнова-

нием на «Большой приз Франции», бельгийцам не удалось подтвердить своего преимущества. Напряженная борьба, развернувшаяся на дистанции 50 км, принесла победу англичанину Арчеру и шведу Нильсону, оставившим бельгийцев Мингельса и Янзона на третьем и четвертом местах. Пятым был француз Клим, выступавший на мотоцикле БСА. В борьбе за «Кубок Европы» победителем вышел бельгиец Коллин.

Таким образом, по итогам двух туров розыгрыша первенства мира положение лидеров выглядит следующим образом: Янзон — 11 очков, Арчер и Мингельс — по 10 очков, Нильсон — 6, Бэтен — 4, Лундин — 3 и Клим — 2 очка.

В борьбе за «Кубок Европы» третий тур розыгрыша снова выиграл чехословацкий гонщик Яромир Чижек, однако в четвертом туре, на 1,5-километровой трассе в районе Ройтлинга (ФРГ), которую надо было пройти сорок раз, он остался пятым, проиграв немецким гонщикам Бетцельбахеру, Эстерле, Вальцу и Кемперу. Тем не менее Чижек остается лидером соревнований — он имеет 16 очков; на втором месте — бельгиец Коллин (13 очков).

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

В розыгрыше «Большого приза Сираккуз» для гоночных автомобилей первой формулы победил Питер Коллинз, установивший при этом новый рекорд трассы (164,797 км/час). Коллинз шел на автомобиле «Феррари». Вторым был Лунджи Муссо, выступавший также на «Феррари». В гонках участвовал и Стирлинг Мосс, который, задержавшись на старте, сначала отстал на пять кругов, но в дальнейшем сумел догнать лидеров и занять третье место. При этом был побит рекорд максимальной скорости прохождения 1 круга (172,23 км/час). Мосс выступал на машине «Ванволл».

* * *

В Швейцарии издан закон, запрещающий всякого рода мотоциклетные и автомобильные соревнования на дорогах общего пользования. Запрещение мотивируется «соображениями человеколюбия». Женевская газета «Аутомобиль ревю» пишет по этому поводу: «Если Национальный совет хочет быть последовательным, то теперь необходимо запретить еще и альпинизм, и скоростной спуск на лыжах, и еще многие виды спорта, которые уносят не меньше человеческих жизней, чем автомобильный спорт».

* * *

Учрежден новый приз — Кубок Европы, который с 1957 г. будет присуждаться конструктору машины, получившей наибольшее количество зачетных очков в трех важнейших автомобильных гонках, проводимых в Европе — 1000-мильных гонках в Италии («Милле Миглия»), 1000-километровых гонках на Нюрнбургском кольце (ФРГ) и 24-часовых гонках в Ле-Мане (Франция). Как известно, все эти три соревнования входят в зачет мирового первенства по спортивным автомобилям.

* * *

В конце апреля, при 20-градусном морозе, в Финляндии состоялись традиционные международные мотоциклетные гонки вокруг озера Пайенна (800 км). Победила команда ГДР в составе Фишера, Штиглера и Винклера, выступавших на мотоциклах MZES-250.

* * *

Немецкий журналист Пауль Шведер предпринял недавно скоростную безостановочную поездку («нон-стоп») на микролитражном автомобиле «БМВ — Изетта» (с рабочим объемом двигателя 300 см³), пройдя дистанцию 3760 км со средней скоростью 60,6 км/час.

* * *

Намеченные на 21 июля международные автомобильные соревнования на немецком шоссеинном кольце Солитюд не состоятся «из-за последствий суэцкого кризиса», т. е. из-за недостатка бензина в западноевропейских странах.

* * *

Английский гонщик Стирлинг Мосс заявил о своем намерении выступить в августе этого года в заездах на побитие абсолютного рекорда скорости для автомобилей класса до 1,5 л. Заезды будут проведены на новом рекордно-гоночном автомобиле МГ с компрессором. Ожидают, что на этой машине будет достигнута скорость около 400 км/час.

Третий этап розыгрыша первенства мира по спортивным автомобилям — скоростные шоссеинные гонки на дистанцию 1000 миль (так называемые «Милле Миглия») — принес победу 52-летнему итальянскому гонщику Пьеро Таруффи, выступавшему на автомобиле «Феррари» с рабочим объемом двигателя 4,5 л.

Соревнования проходили по традиционному маршруту Брешия — Верона — Падуа — Равенна — Рим — Флоренция — Болонья — Модена — Мантуя — Брешия, общей протяженностью около 1700 км. По ряду причин в этих гонках не участвовали главные претенденты на первенство мира — чемпион мира аргентинец Фанхио, француз Жан Бера, повредивший себе руку на тренировке, а также англичанин Стирлинг Мосс, сломавший тормозную педаль на своем автомобиле «Мазерати» еще по дороге к старту. Сразу после старта, из-за неполадок в коробке передач другого автомобиля «Мазерати», сошел с дистанции немец Ганс Герман. И, наконец, Питер Коллинз, который уверенно вел гонку в течение восьми часов подряд, был вынужден прекратить соревнования из-за поломки заднего моста на своем автомобиле «Феррари». Это произошло за 200 километров до финиша.

Однако частые поломки машин были далеко не самыми печальными событиями в этих соревнованиях. Они ознаменовались еще и двумя тяжелыми катастрофами с человеческими жертвами. Сначала в районе Флоренции врезалась в дерево одна из машин, которой управлял итальянский гонщик Катони. Затем

тяжелую аварию потерпел известный испанский гонщик Альфонсо де-Портаго. Он шел на третьем месте, после Коллинза и Таруффи и на участке Мантуя — Брешия попытался переложиться на второе место, развив скорость свыше 200 км/час. В этот момент на его машине («Феррари») разорвало покрышку, в результате чего гонщик потерял управление, машина на полном ходу сбита телеграфный столб и врезалась в толпу зрителей. При аварии пострадали 20 зрителей, 9 из которых были убиты, а 11 тяжело ранены. Де-Портаго и второй гонщик, американец Эдди Нельсон, тоже погибли.

Пьеро Таруффи, уверенно захвативший лидерство после вынужденной капитуляции Коллинза, закончил дистанцию со временем 10:27,47 (средняя скорость 152,632 км/час).

Через три минуты после Таруффи финишировал немецкий гонщик Берге Трипс. Его время 10:30,48 (средняя скорость 151,9 км/час). Третьим был бельгиец Оливер Гендебьен (оба — на «Феррари»). Лишь одна из машин «Мазерати» вышла в этих гонках на призовое место. Ее вел итальянец Скарлати, прошедший дистанцию за 11 часов.

Таким образом, фирма «Феррари» взяла своеобразный реванш за свое поражение на втором этапе розыгрыша первенства — в Себринге, где первые два места завоевали гонщики, выступавшие на автомобилях «Мазерати» (зачет в первенстве мира для спортивных автомобилей производится не личный, а по фирмам, выпускающим эти автомобили).

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Розыгрыш «Большого приза Монако» на треке в Монте-Карло является вторым этапом розыгрыша личного первенства мира и первым крупным соревнованием гоночных автомобилей, проводимым на территории Европы. В 1957 году эти соревнования ознаменовались появлением опасного конкурента фирмам «Феррари» и «Мазерати», на машинах которых, как правило, оспаривались до последнего времени основные призовые места первенства. Речь идет о новом английском гоночном автомобиле «Ванволл». На нем выступает известный английский гонщик Стирлинг Мосс, занявший в прошлогоднем розыгрыше первенства мира почетное второе место. Водителем другого «Ванволла» является Брукс (зубной врач по специальности). Он отлично проявил себя во многих гонках и по праву причисляется сейчас к «международной элите» — так называют 28 лучших гонщиков мира.

...Гонки начались решительным рывком обонх «Ванволлов». Сразу оторвавшись от основной группы машин, они вступили в борьбу с двумя «Феррари».

На первой странице обложки:

Подрастешь, спортсменом станешь.

Фото Н. БОБРОВА.

На четвертой странице обложки:

Дорога на Адвахуру.

Фото Н. ДОБРОВОЛЬСКОГО.

управляемыми Питером Коллинзом и Майком Гауторном. На третьем круге, однако, машина Стирлинга Мосса, из-за дефекта тормозов, задела за соломенные ограждения на вираже и, в результате бокового толчка, сцепилась с двумя преследовавшими ее «Феррари». Хотя все три гонщика остались при этом невредимыми, продолжать гонку они не могли из-за повреждений в машинах. Шедший на другом «Ванволле» Брукс был вынужден снизить скорость, так как попавшие в аварию машины заблокировали часть пути.

Этим замешательством с успехом воспользовался чемпион мира Фанхио, который, по своему обыкновению, начал гонку не спеша и поэтому держался на своем «Мазерати» в некотором отдалении от лидеров. Обойдя Брукса, он вышел вперед, так и не уступив в дальнейшем лидерства. Дистанцию в 330,2 км (105 кругов) Фанхио прошел со скоростью 104,16 км/час. Причем, когда преследовавший его Брукс попытался на пятидесятом круге выйти вперед, Фанхио прошел «лучший круг» со скоростью 107,21 км/час.

Вторым финишировал Брукс, проигравший чемпиону мира 25 секунд. Остальные гонщики, в том числе американец Грегори и француз Тринтиньян, отстали от победителей на несколько кругов.

После двух этапов соревнований на первенство мира Фанхио набрал 17 очков, француз Жан Бера и Брукс — по 6 очков, американцы Мендигею и Грегори — по 4 очка.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. 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-52, Сретенка, 26/1, тел. к 3-52-24. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 17/VI.57. Бум. 40x22/1,7 бум. л. — 3, усл. печ. л. — 5,5 уч.-изд. л. + 1 вклейка. Подп. к печ. 8/VIII.57. Г-33368. Тир. 60.000 экз. Цена номера с приложением 3 руб. Зак. 361.

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.

З. ПСАХИС,
ЛУЧШИЕ АВТОМОДЕЛИ

●
А. СУХАНОВ,
инженер-конструктор

**КОРДОВЫЕ
УСТРОЙСТВА И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ
ДЛЯ ЗАПУСКА МОДЕЛЕЙ**

●
Г. БЛИЕНТОВСКИЙ
**РАБОТА СУДЕЙСКОЙ КОЛЛЕГИИ
НА СОРЕВНОВАНИЯХ
АВТОМОДЕЛИСТОВ**

●

ЛУЧШИЕ АВТОМОДЕЛИ

Недавно в Москве были проведены первые в Советском Союзе соревнования автомоделлистов четырех городов: Москвы, Харькова, Риги и Ленинграда.

В соревнованиях определялось личное первенство автомоделлистов по трем видам моделей. К первому виду моделей были отнесены все автомоделли с поршневыми микролитражными двигателями внутреннего сгорания, в том числе маленькие автомобили; ко второму виду — все автомобили с электродвигателями и к третьему виду — все модели с резиновыми и пружинными двигателями.

Некоторые модели с двигателями внутреннего сгорания весьма оригинальны по конструкции и представляют большой интерес для автомоделлистов. Остановимся, хотя бы коротко, на их особенностях.

Маленький трехколесный автомобиль, изготовленный механиком 2-й автобазы Москвы А. И. Шаповаловым, имеет следующие габаритные размеры:

Длина модели — 2000 мм,

Ширина колеи — 710 мм,

Диаметр колес — 260 мм.

Автомобиль имеет два задних ведущих колеса и одно переднее, направляющее. Колеса снабжены пневматическими шинами.

На автомобиле установлен двухтактный двигатель от мотоцикла «Киевлянин» К1Б мощностью 2,25 л. с. Рабочий объем цилиндра — 98 см³. Двигатель расположен сзади. Силовая передача — цепная с передаточным отношением 1:3.

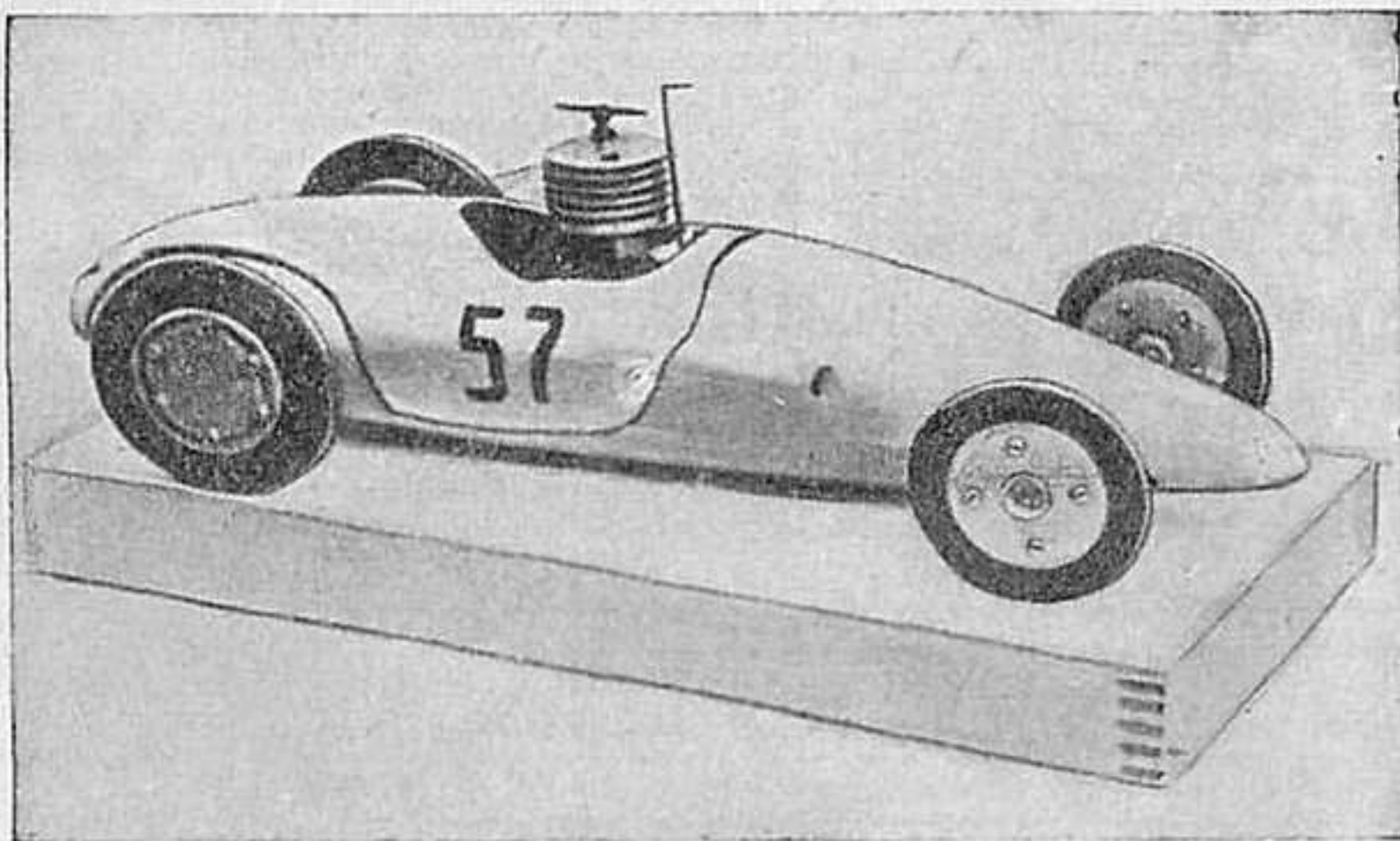


Рис. 1.

Автомобиль имеет две передачи, переключение передач — ручное. Двигатель заводится с хода. Подвеска колес — пружинная, независимая. Рулевое управление — реечное, с приводом на переднее колесо. Тормоза — колодочные. Кузов

стальной, выколотый, оригинальной обтекаемой формы. Хорошая отделка кузова, красивая покраска, а также расположенная впереди фара делают эту маленькую машину красивой и привлекательной. Автомобиль конструкции т. Шаповалова занял первое место в своей группе.

Второе место в состязаниях среди автомобильных моделей с двигателем внутреннего сгорания завоевал Е. Ляшенко. Его модель имеет длину 365 мм, ширину колеи — 116 мм, диаметр ведущих колес — 58 мм. Вес модели составляет 770 граммов.

Е. Ляшенко установил на своей модели двигатель МК-16 с рабочим объемом 1,5 см³. Двигатель расположен горизонтально. Силовая передача осуществлялась парой конических шестерен с передаточным отношением 1:1. На модели установлено оригинальное сцепление.

Модель внешне оформлена очень хорошо. Ее кузов выколот из листового алюминия. Бачок для горючего — плоский, емкостью 40 см³. Он расположен спереди. Брида модели — уздечковая, из тросика, укрепленного на модели в двух точках. Ведущие задние колеса снабжены пустотелыми резиновыми шинами; передние колеса — ножевые, обрешиненные.

Интересна конструкция модели В. Енина, занявшего третье место (рис. 1). Она имеет длину 300 мм, ширину колеи 98 мм, диаметр ведущих колес 58 мм. Вес модели — 575 граммов. Двигатель МК-16 на модели установлен вертикально. Кузов ее выпрессован из листового алюминия. Съемный колпак выклеен из бумаги. Брида модели представляет собой пластину, жестко прикрепленную к кузову модели. Ведущие задние колеса снабжены пустотелыми резиновыми шинами. Передние — обрешиненные, ножевые. На модели применено сцепление, обеспечивающее автоматическое сцепление колес. Принцип его действия заключается в следующем. При пуске модели ее ведущая ось пробуксовывает. После того как модель достигает скорости 25—30 км/час, приспособление жестко соединяет ведущую ось с двигателем. Это сцепление впервые было создано инженером по автомоделлизму Харьковского автомоделклуба ДОСААФ В. А. Булыгиным.

Работа сцепления была продемонстрирована на соревнованиях на трех моделях, выставленных Харьковским автомоделклубом. Во всех случаях приспособление работало безотказно. Особенно велико значение такого сцепления для автомоделлей-полумакетов, запуск которых особенно труден.



Е. Ляшенко.

Рижские автоделатели создали свою конструкцию подобного приспособления. Оно было установлено на модели с двигателем 2,5 см³, представленной учеником 7-го класса 11-й рижской школы Янисом Кламанисом. На рис. 2 показана принципиальная схема сцепления, изготовленного рижанами.

На носок коленчатого вала 1 крепится ведущий барабан 2, выточенный из бронзы. В него вставляется ведомый барабан 3 с четырьмя грузиками 4. На ведомом барабане крепится ведущее колесо 5. Ведомый барабан удерживается в ведущем гайкой 6.

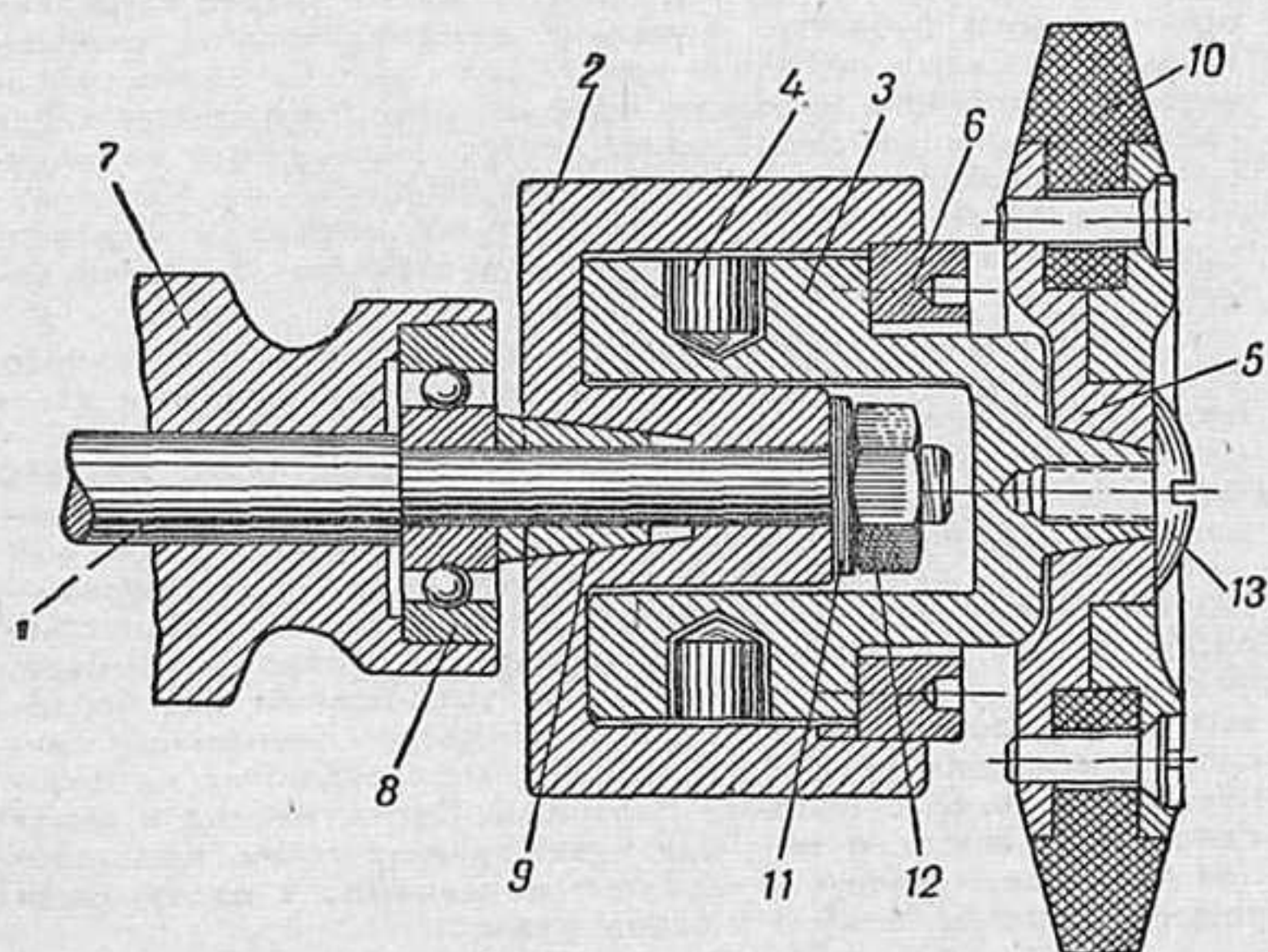


Рис. 2.

Когда при работающем двигателе модель опускают на беговую дорожку, передача крутящего момента с ведущего барабана на ведомый осуществляется за счет трения. Поскольку модель в начале движения преодолевает инерцию покоя, между барабанами имеет место пробуксовка, и ведомый барабан вращается со значительно меньшим числом оборотов, чем ведущий. По мере разгона модели обороты ведомого барабана увеличиваются. Тогда под влиянием центробежной силы грузики выходят из гнезда, прижимаются к ведущему барабану 2 и обороты ведущего и ведомого барабанов уравниваются.

Приспособление, разработанное рижскими автоделателями, пригодно только для установки на моделях с прямой передачей крутящего момента с носка коленчатого вала на одно ведущее колесо. Наряду с совершенствованием этого приспособления перед автоделателями стоит задача найти пути использования подобных приспособлений в автоделах, где передача крутящего момента будет осуществляться на ведущие колеса с помощью редуктора.

Модель Я. Кламаниса имела ряд конструктивных недостатков и поэтому показала небольшую скорость. Однако сцепление обеспечивало ее легкий запуск.

Среди моделей с двигателями внутреннего сгорания, участвовавших в соревнованиях, особое место занимает модель с двигателем 5 см³, изготовленная учеником 9-го класса 92-й средней школы Краснопресненского района г. Москвы Юрием Витруком. Конструкция его гоночной модели отличается простотой и минимальным количеством деталей, требующих применения токарных работ. Двигатель МД-5 (Комета) расположен горизонтально, силовая передача выполнена из двух цилиндрических шестерен с передаточным числом 1,56; ведущие колеса снабжены полыми резиновыми шинами. Подвеска передних колес осуществлена с помощью пружинящей пластинчатой оси. Кузов модели — деревянный, долбленный.

Модель Юрия Витрука развила относительно небольшую скорость (66,5 км/час), так как молодой спортсмен еще недостаточно освоил регулировку двигателя. Кроме того, он сделал передние направляющие колеса очень тяжелыми.

Среди участников, представивших модели с резиновыми и пружинными двигателями, первое место завоевал рабочий Харьковского завода Анатолий Гордиенко. Его модель прошла по прямой 89 метров. Обычно спортсмены, строящие

автоделатели с резиновыми двигателями, в качестве силовой передачи используют катушку с ниткой. Гордиенко пошел по другому пути. Он применил две пары шестерен, изготовив редуктор (рис. 3) с передаточным отношением 5:1. Этот редуктор предназначен для увеличения оборотов ведущих колес, а пара конических шестерен с передаточным отношением 1:1 — для передачи крутящего момента под прямым углом.

Резиновый двигатель модели имеет длину 330 мм. Он состоит из одного пучка, составленного из 60 нитей квадратного

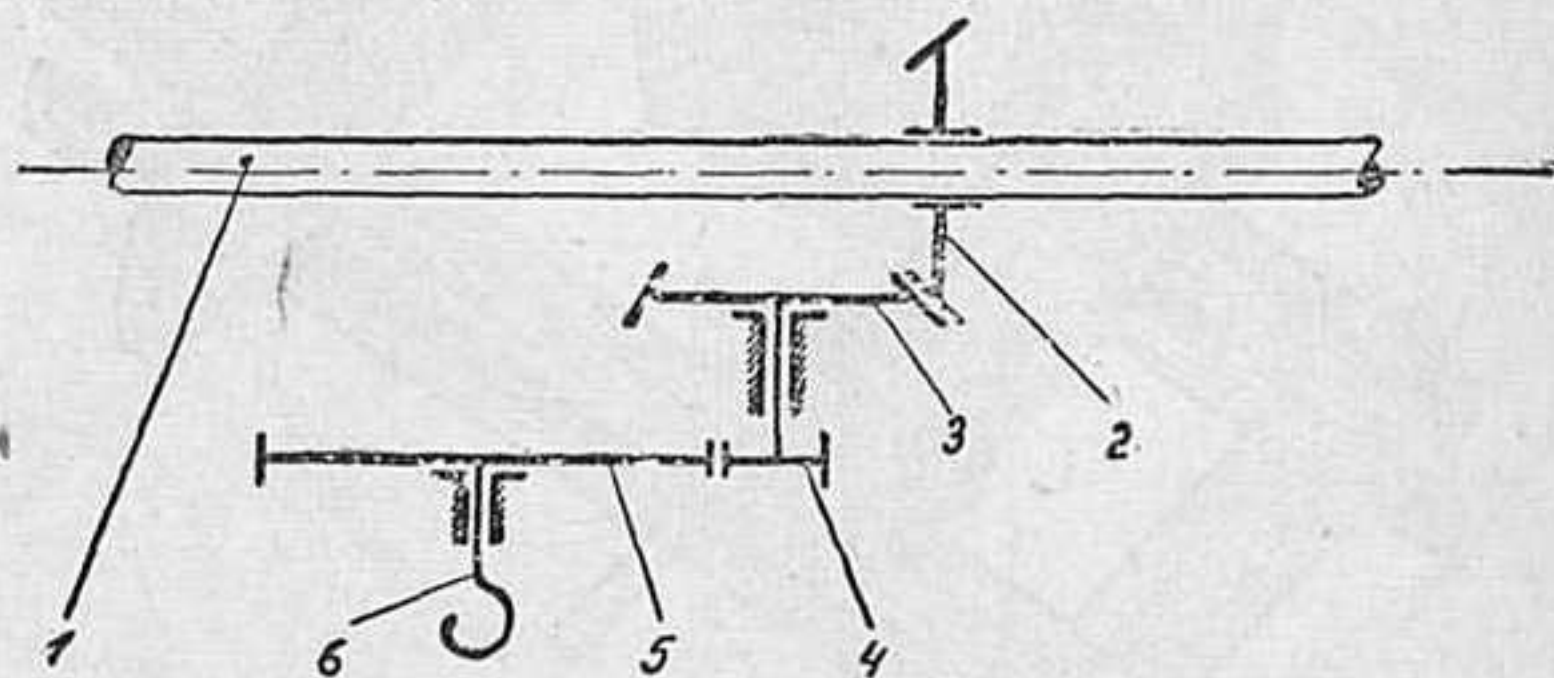


Рис. 3.

сечения 1 × 1 мм. Такой двигатель обладает большой мощностью.

Модель Гордиенко выполнена очень хорошо. Кабина и фарные колпаки выпрессованы из оргстекла. Рама сделана из швеллерных балочек, изготовленных из белой жести. Они соединены между собой пайкой. Оригинальный обтекаемый кузов модели выклеен из бумаги с прослойками ткани (рис. 4).

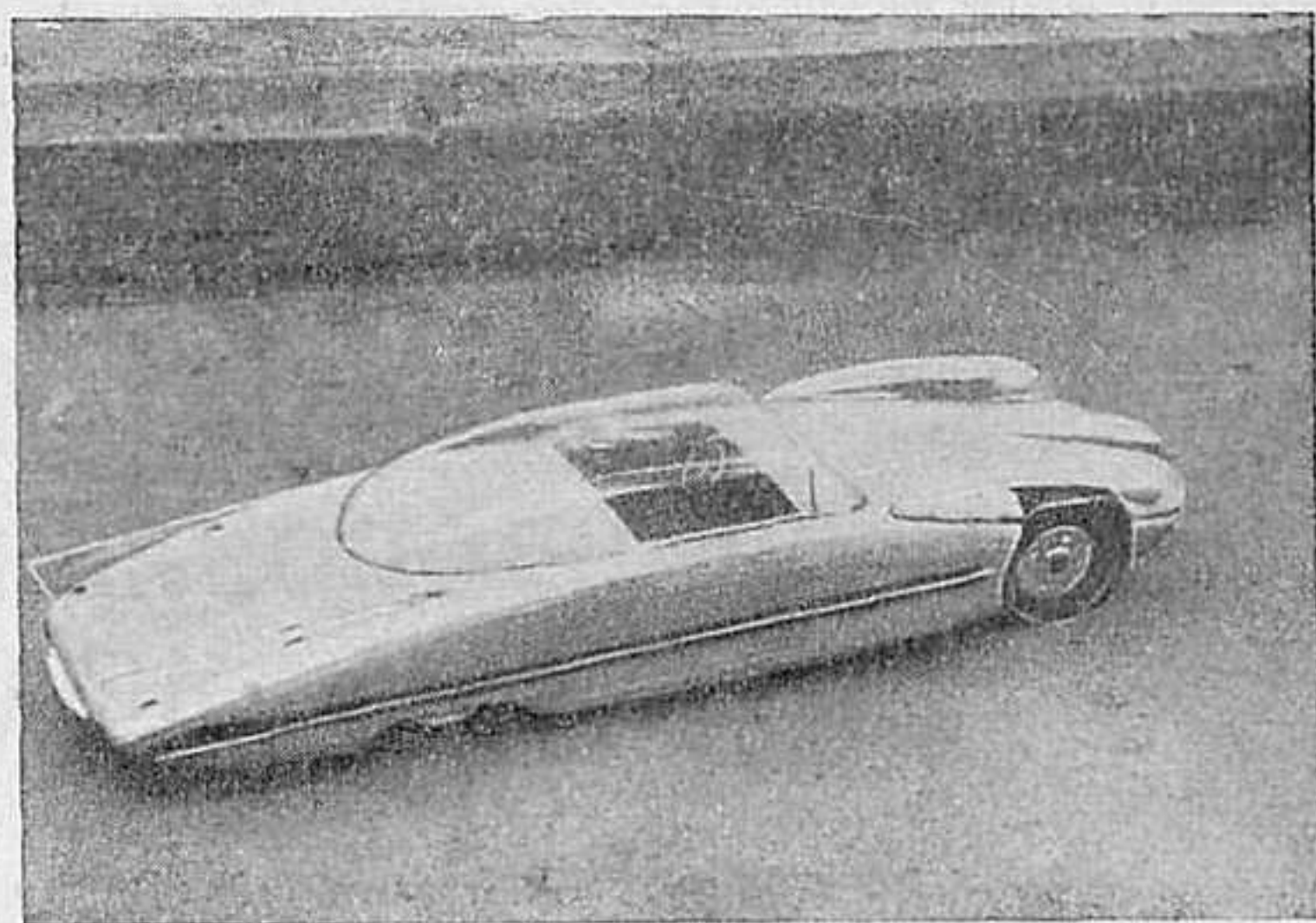


Рис. 4.

Колеса вращаются на шарикоподшипниках. Каждое колесо состоит из двух выштампованных из жести дисков, которые при соединении образуют на наружной поверхности жолобок для пустотелой резиновой шины.

Второе место среди таких моделей завоевал полумакет автомобиля ГАЗ-69 с пружинным двигателем, изготовленный учеником 8-го класса 3-й средней школы города Риги Эгилсом Дзельме. Его модель с пружинным двигателем от патефона прошла 79 метров. Вес модели 2950 граммов. Ее габаритные размеры следующие: длина — 500 мм, ширина — 190 мм, колея — 158 мм, диаметр ведущих колес — 90 мм. Кузов модели комбинированный: частично изготовлен из дерева, частично выклеен из бумаги. Тент шит из ткани. Колеса модели деревянные, ведущие колеса обременены бандажми.

Третье место в этом виде моделей завоевал семнадцатилетний рижанин Райтис Свенкис, слесарь фабрики «Красный текстильщик». Его трехколесная модель с резиновым двига-

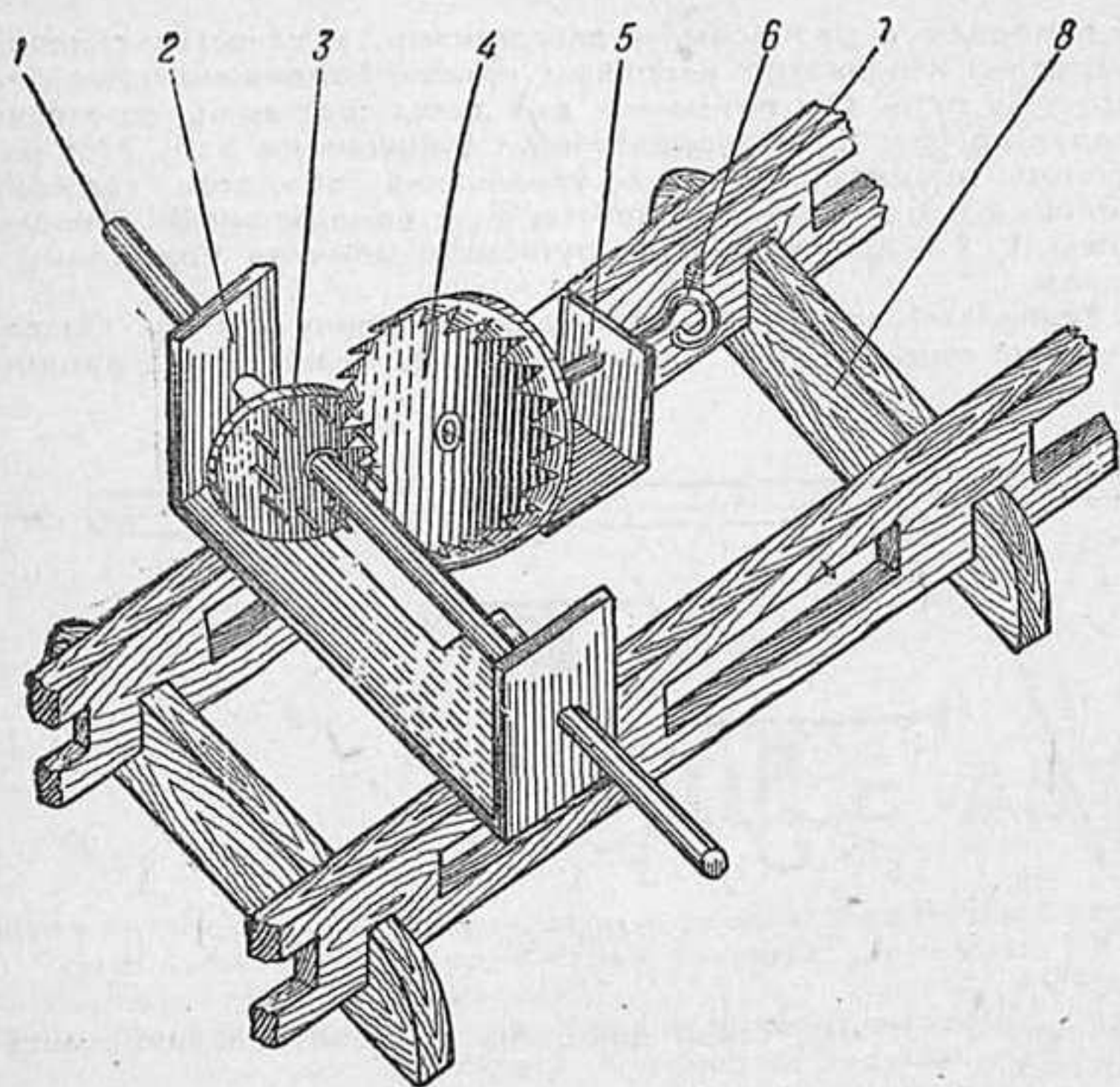


Рис. 5.

телем прошла по прямой 76 м. На модели установлен двигатель, состоящий из двух пучков резины по 15 и 14 лент сечением 1×4 мм, соединенных с помощью цилиндрических шестерен с разным числом зубьев. Вес модели — 700 граммов, длина — 450 мм, диаметр колес — 67 мм, колея — 163 мм, об-

щая длина резинового движителя — 650 мм. Силовая передача — червячная. Ведущие колеса изготовлены из фанеры и обрезинены, направляющее колесо сделано из дюралюминия с резиновым бандажом. Кузов — деревянный, долбленный.

Среди спортсменов, изготовивших модели с резиновыми двигателями, был отмечен самый молодой участник соревнований — ученик 6-го класса 11-й средней школы гор. Риги Иверс Элертс. Он изготовил модель-полумакет самосвала на базе автомобиля ГАЗ-51. При небольших габаритах модель Элертса прошла 34 м. Для передачи усилия от резинодвигателя на ведущие колеса под прямым углом Элертс изготовил оригинальную зубчатую передачу с передаточным отношением 2:5. Схема передачи показана на рис. 5. Ведущая шестерня изготовлена из жести. Ведомая шестерня представляет собой деревянный барабанчик, плотно насаженный на ведущую ось, с вбитыми в него по окружности зубцами. Кузов модели — комбинированный, изготовлен из дерева и картона. Колеса — резиновые с металлическими втулками. В модели соблюдены масштабные размеры.

Судейская коллегия особо отметила модель гусеничного трактора с электродвигателем, изготовленную рижским авто-моделистом Николаем Юрсоном. Его трактор свободно буксировал маленький автомобиль вместе с водителем. Модель могла двигаться как вперед, так и назад. Она свободно преодолевала подъем в 60° и вертикальную стенку высотой 65 мм.

Основные данные модели: длина — 410 мм, колея — 200 мм, вес — 7070 гр, двигатель электрический мощностью около 50 ватт, напряжение — 24 вольта, сила тока — 2 ампера, подвеска — балансирующая. На модели установлены два бортовых редуктора и рычаги поворота. Имеется специальное приспособление для натяжения гусениц, изготовленных из резиновых траков со стальными пальцами. Кузов, кабина и капот сделаны из жести, а тент над кузовом — из ткани. Конструкция трактора в целом и всех его механизмов в отдельности тщательно продумана и решена удачно.

З. Псахис,

зам. главного судьи соревнований.

КОРДОВЫЕ УСТРОЙСТВА И ПРИСПОСОБЛЕНИЯ ДЛЯ ЗАПУСКА МОДЕЛЕЙ

1. КОРДОВЫЕ УСТРОЙСТВА

Соревнования автомобильных моделей с двигателями внутреннего сгорания проводятся на горизонтальной гладкой площадке (корде) по кругу на дистанции 400, 500, 800 и 1000 метров. Модели, как правило, движутся против часовой стрелки. Их движение по кругу обеспечивается специальным кордовым устройством, состоящим из стойки с шарниром, к которому сверху прикрепляется трос. Все детали должны быть прочными и отвечать требованиям безопасности. Кордовые устройства могут быть стационарными и переносными.

Стационарный корд показан на рис. 1. Для того чтобы на нем можно было испытывать модели всех классов, он должен быть асфальтированным или бетонированным и иметь 35—50 метров в диаметре. В центре его устанавливается стационарное кордовое устройство. Оно состоит из железной трубы, стержня и шарикоподшипника. Один конец трубы вкапывается на глубину 120—160 см, другой возвышается над землей не более 20—25 см. Внутри трубы вставляется металлический стержень. На его верхнем конце крепится шарикоподшипник с хомутиком, к которому при помощи карабинчика цепляется кордовая нить. Стержень должен плотно входить в трубу и надежно закрепляться при помощи винтов.

На рис. 2 показано переносное кордовое устройство, позволяющее проводить соревнования моделей на любом асфальтированном или бетонированном участке (рис. 3).

На время соревнования моделей вокруг временного корда устанавливаются ограждения. Они делаются переносными (съёмными) высотой 45—50 см и состоят из нескольких секций, соединяющихся между собой дверными петлями. Каждая секция изготавливается из двух досок, скрепленных между собой угольниками. Диаметр круга, образуемого таким ограждением, должен быть больше диаметра корда на 1,5—2 м.

Лучшей кордовой нитью является специально изготовленный 3, 5 или 7-жильный тросик, сплетенный из проволоки ОВС диаметром 0,05—0,1 мм. Но можно с успехом использовать и простую рояльную струну либо проволоку ОВС.

Для испытания на корде моделей различных классов рекомендуется брать нить (тросик) следующего диаметра:

Класс модели	Диаметр нити (тросика)
1,5 см ³	0,2—0,3 мм
2,5 см ³	0,4 мм
5 см ³	0,5—0,6 мм
10 см ³	0,8—1,0 мм

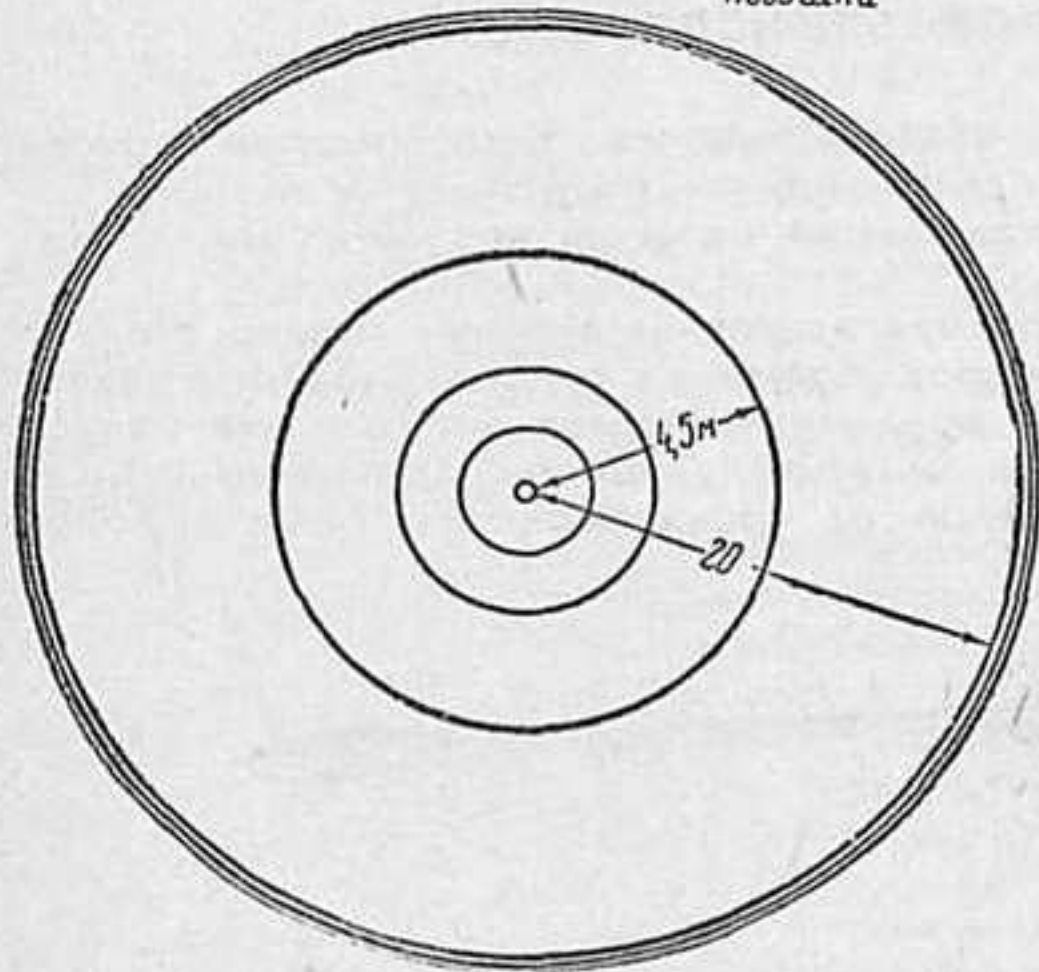
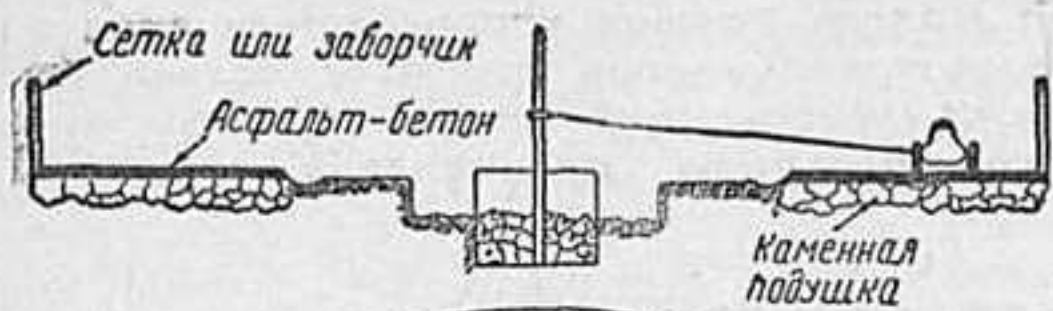


Рис. 1. Стационарный корд.

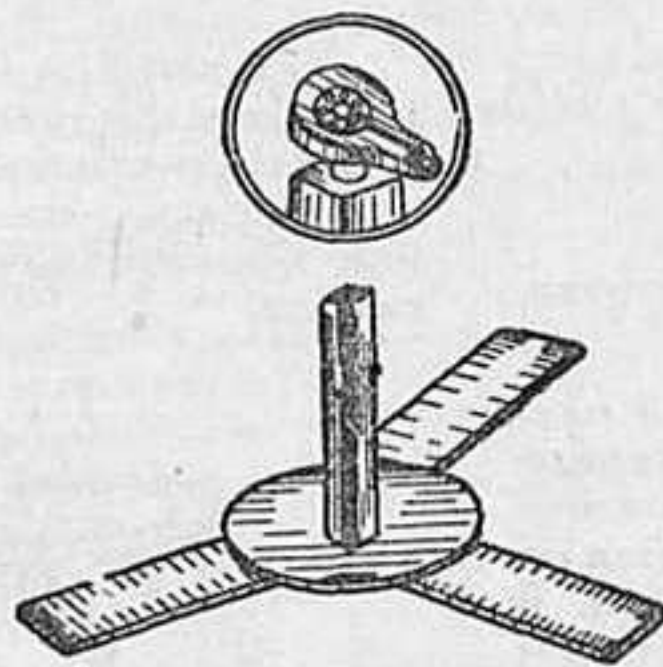


Рис. 2. Переносное кордовое устройство.

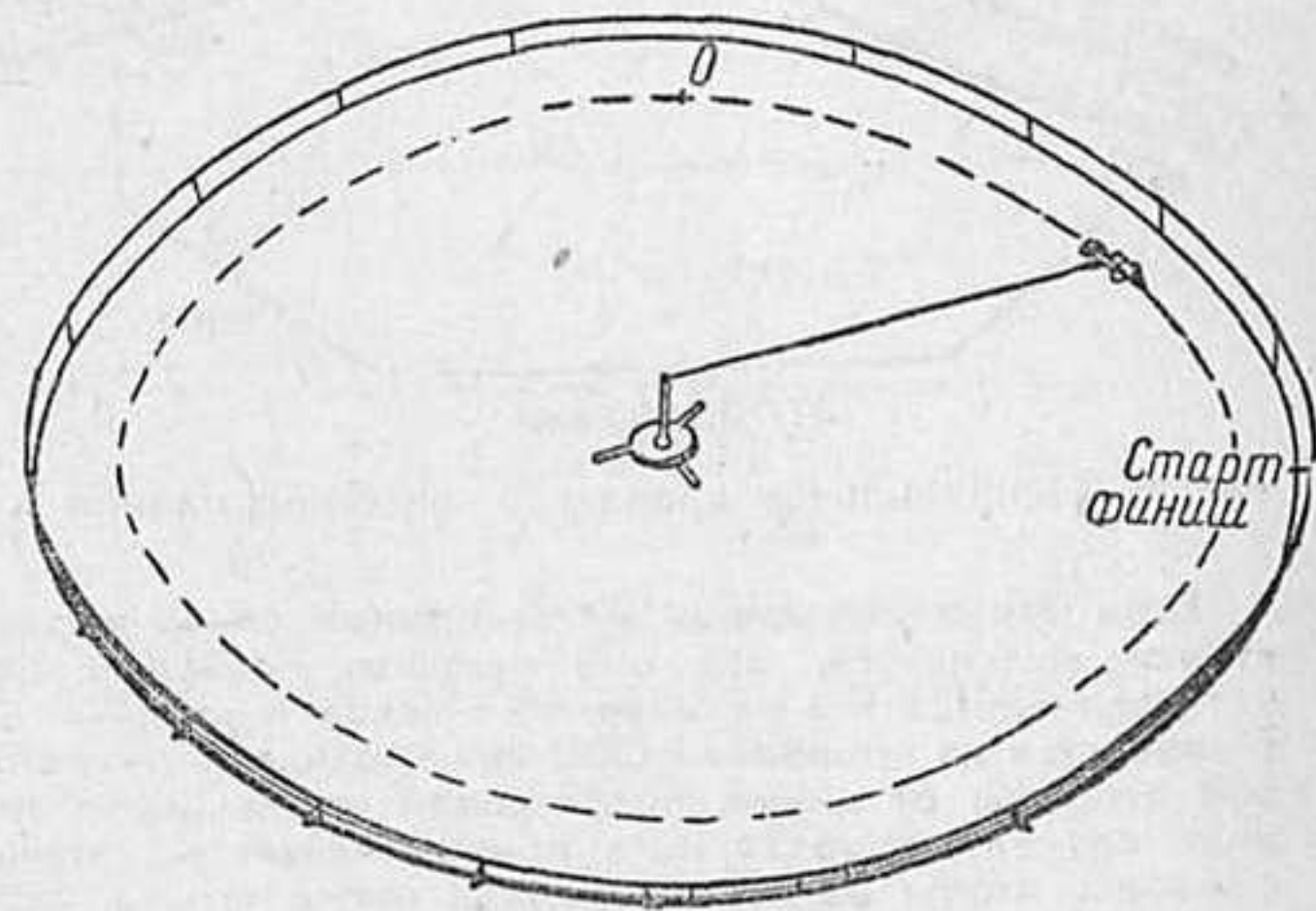


Рис. 3. Временный корд.

2. БАЛАНСИРОВКА МОДЕЛЕЙ

Первостепенное значение при подготовке моделей к запуску имеет правильная ее балансировка и надлежащее крепление кордовой пластинки, которая состоит из двух частей — короткой и длинной. Короткая пластинка крепится жестко, так, чтобы ее средняя линия проходила строго через центр тяжести модели. Длинная часть кордовой пластинки играет вспомогательную роль, и поэтому точка ее прикрепления к модели определяется опытным путем (рис. 4).

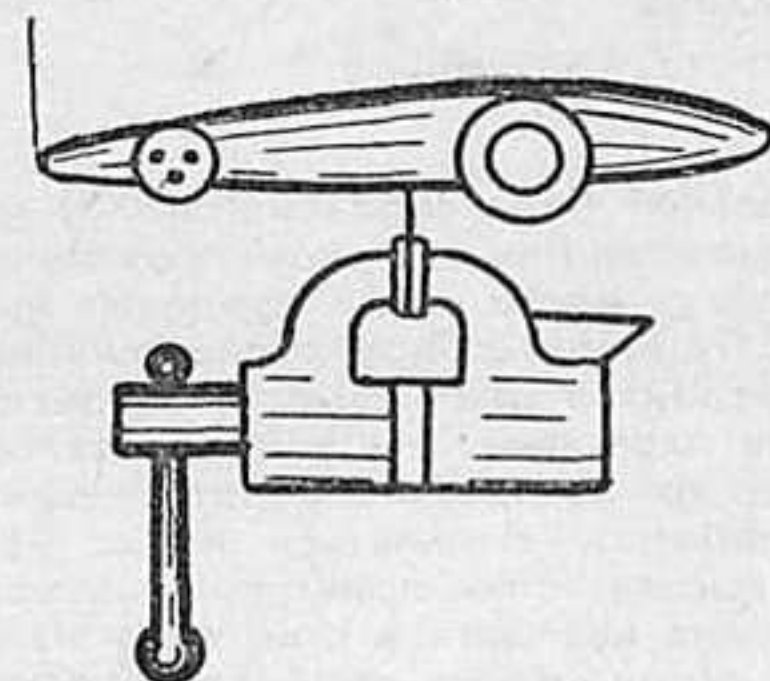


Рис. 4. Предварительное определение центра тяжести.

Правильность балансировки проверяется так, как это показано на рис. 5. Положение модели, изображенное на рис. 6, показывает, что кордовая пластинка прикреплена негерно.



Рис. 5. Правильное крепление кордовой планки и уздечки.

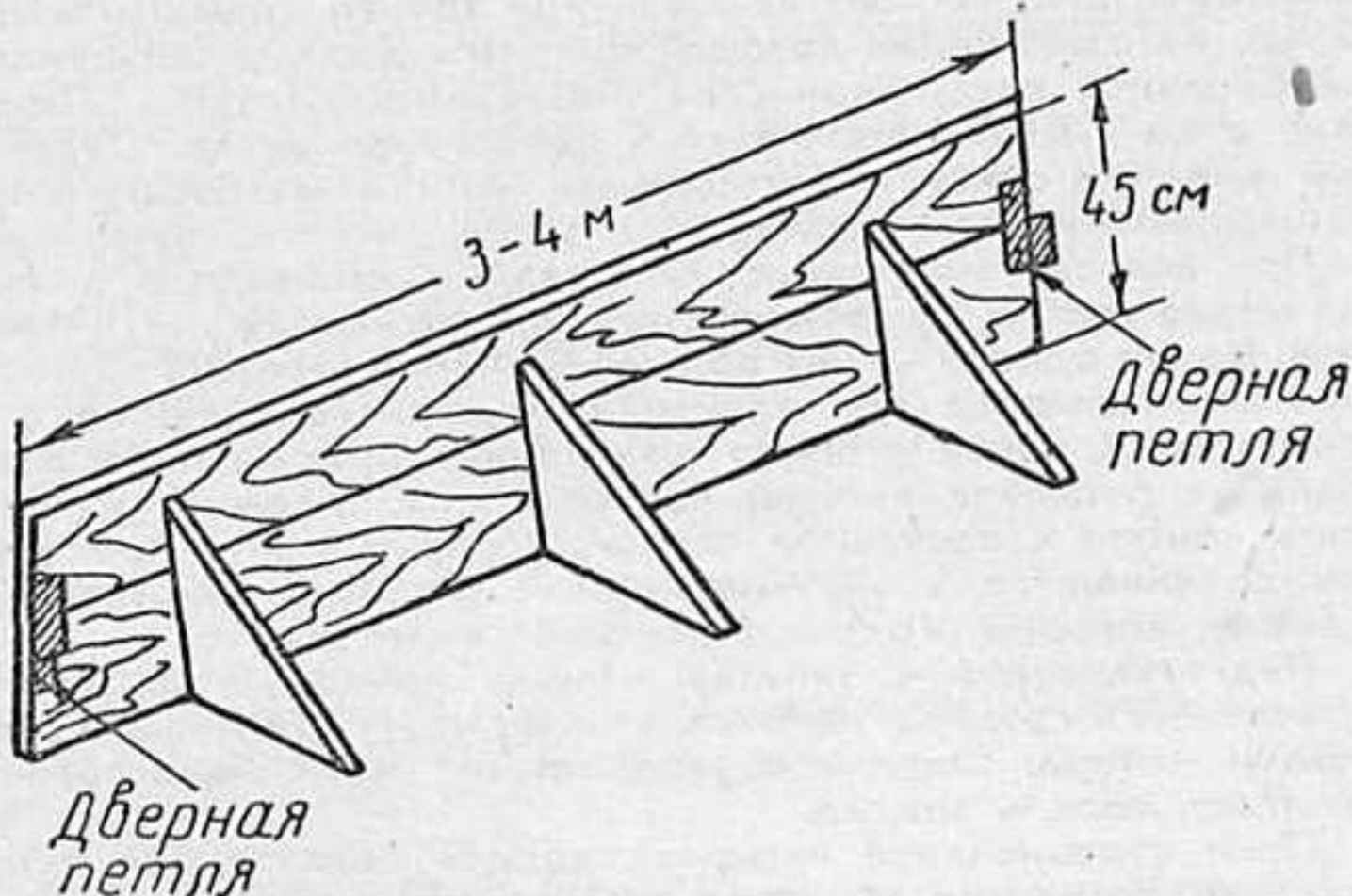


Рис. 3а. Секция ограждения временного корда.

Кордовая нить (тросик) должна иметь на концах хорошо скрученные и пропаянные петли.

В зависимости от дистанции соревнования выбирается следующая длина кордовой нити (по радиусу круга):

Дистанция 400 метров		Дистанция 500 метров	
радиус круга (длина корда)	количество кругов	радиус круга (длина корда)	количество кругов
5 м 31 см	12	11 м 38 см	7
9 м 10 см	7	15 м 92 см	5
15 м 92 см	4	19 м 95 см	4

Примечания: 1. Длина кордовой нити (тросика) включает длину карабачиков, кордовой пластинки или уздечки модели и замеряется от центра кордового устройства до продольной оси модели.

2. При необходимости провести соревнования на дистанцию 800 и 1000 м количество кругов соответственно удваивается.

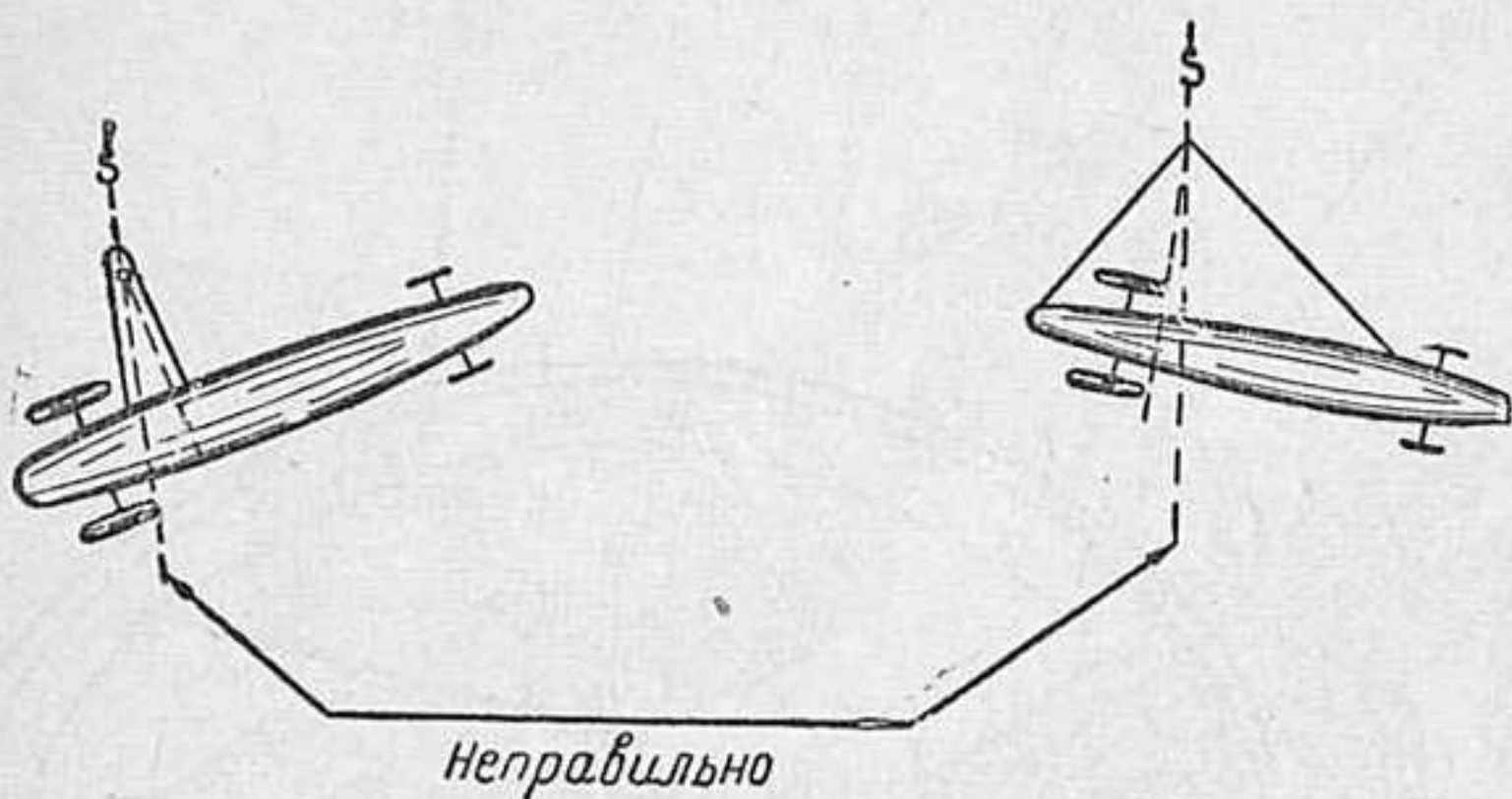


Рис. 6. Неправильное крепление кордовой планки и уздечки.

Если при определении места прикрепления кордовой планки выясняется, что оно закрыто колесами, на модели устанавливается так называемая кордовая уздечка. Она изготавливается из проволоки ОВС или тросика и прикрепляется по обе стороны от линии, проходящей через центр тяжести. В этом случае кордовая нить прикрепляется к уздечке таким образом, чтобы ее ось проходила также строго через центр тяжести модели.

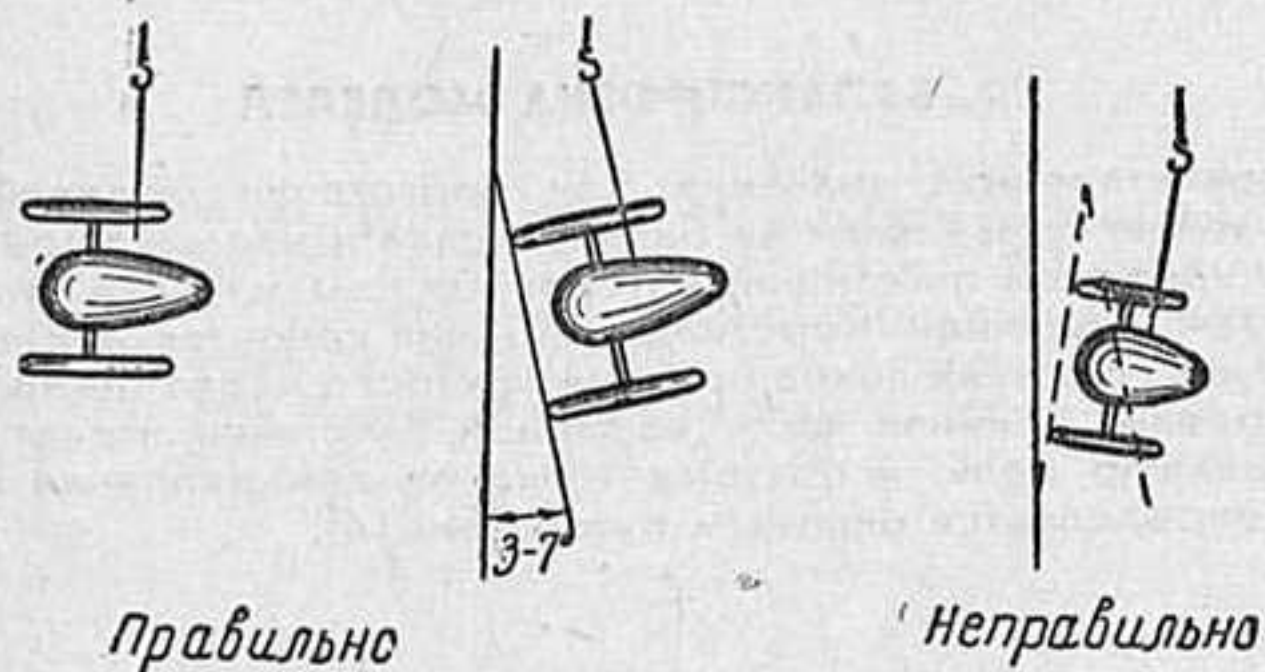


Рис. 7.

Для окончательной балансировки (рис. 7) модели ее подвешивают на проволоке или стальном прутике за ушко кордовой планки или за место схода кордовых нитей в уздечке. При этом строго горизонтальное расположение переднего и заднего колес говорит о правильности балансировки.

Если кордовая планка или уздечка закреплена неправильно, модель во время пробега будет стремиться вырваться из круга или, наоборот, стремиться к его центру. Большое значение имеет высота точки прикрепления кордовой нити к модели. Она должна находиться примерно на уровне центра колес модели и окончательно определяется опытным путем.

Двигаясь по кругу, модель должна соприкоснуться с площадкой всеми четырьмя колесами или двигаться только на внутренних колесах. Если модель движется на наружных колесах, значит кордовая планка прикреплена слишком низко.

3. ПУСКОВЫЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ

Самым удобным и общедоступным стартером для запуска модели является вращающееся велосипедное колесо, к которому спортсмен прижимает одно из ведущих колес модели.

Для запуска и прогрева двигателя модели можно применять электродрель, закрепленную на специальной подставке. В отверстие шпинделя дрели вставляется специальная конусная оправка, на конце которой укреплен деревянный диск или обрезиненное колесо от трехколесного детского велосипеда.



Рис. 8. Ручка-толкатель.

Двигатель модели можно запустить также и при помощи специальной ручки-толкателя (рис. 8). Это приспособление изготавливается к каждой модели отдельно, в зависимости от ее формы. Оно состоит из железной трубки диаметром 15—20 мм, на один конец которой крепится деревянная колодка с П-образной пластинкой (для охвата модели сверху и с боков), а на второй насаживается деревянная ручка. Деревянную колодку снизу нужно обшить мягкой материей, чтобы не царапать кузов модели.

При запуске моделей с двигателями калильного зажигания через трубку ручки толкателя пропускаются два проводника. Конец одного из них должен быть припаян к П-образной пластинке, которая при толкании модели соединяется с ее корпусом. К концу второго проводника припаявается обыкновенная бельевая кнопка, позволяющая надежно осуществлять контакт с калильной свечой. Верхние концы проводников соединяются с аккумуляторной батареей, находящейся в сумке, которую моделист надевает через плечо.

Подготовленная к запуску модель прижимается ручкой-толкателем к грунту и направляется по кругу. Услышав хлопки работы мотора, спортсмен ускоряет бег и сильным толчком посылает модель вперед.

Опыт соревнований четырех городов показал, что ручки-толкатели являются простым и надежным приспособлением для запуска моделей с двигателями внутреннего сгорания.

А. Суханов,
инженер-конструктор.

РАБОТА СУДЕЙСКОЙ КОЛЛЕГИИ НА СОРЕВНОВАНИЯХ АВТОМОДЕЛИСТОВ

1. РАБОТА СУДЕЙСКОГО АППАРАТА ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СОРЕВНОВАНИЙ НА КОРДЕ

Перед началом соревнований проводится жеребьевка для установления очередности выхода спортсменов-моделистов на старт. Порядок проведения состязаний по классам, группам и разрядам моделей устанавливается главным судьей. Главный судья, например, устанавливает, что первыми стартуют модели гоночные с двигателями внутреннего сгорания до 5 см³. Между спортсменами, имеющими такие модели, про-

водится жеребьевка. В соответствии с ней происходит и технический осмотр автомоделей.

Для технического осмотра должен быть оборудован специальный пункт, где необходимо иметь точные весы, две мерные линейки, штангенциркуль, угольник и небольшой набор простейших инструментов.

При проведении крупных соревнований технический осмотр проводят два-три судьи. Один из них является старшим. Результаты осмотра записываются в «Карточке технического осмотра автомоделей». Судья на техническом осмотре должен

КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА СЧЕТА КРУГОВ

Пробег по корду проведен «_____» 195__ г.

Пробег № _____

Количество попыток: 1 2 3 4

Фамилия, имя и отчество моделиста (город)	№ модели	Счет кругов											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Подпись счетчика кругов: _____

КАРТОЧКА ХРОНОМЕТРАЖА

«_____» 195__ г.

Участник Стартовый №	Время 1-го пробега в сек.	Время 2-го пробега в сек.

Подпись хронометриста: _____

КОНТРОЛЬНАЯ КАРТОЧКА ПРОБЕГА ПО ПРЯМОЙ

Пробег № _____ «_____» 195__ г.

Фамилия, имя, отчество моделиста (город)	Длина пробега в метрах	Время пробега в сек.
	1-й пробег	
	2-й пробег	

Подпись хронометриста: _____

Подпись судьи на финише: _____

проверить, соответствует ли длина и вес модели требованиям для данного разряда и группы, правильность заявленного автомоделистом литража двигателя. Особое внимание во время технического осмотра должно уделяться проверке надежности креплений агрегатов на модели. На основании этого судьи решают, соответствует ли модель условиям Положения о соревнованиях и требованиям Временных правил проведения автомоделных состязаний. Одновременно дается оценка технической грамотности изготовления модели.

Судейская коллегия устанавливает количество попыток запуска моделей, предоставленных спортсменам. Каждая попытка запуска не должна превышать пяти минут. Между ними устанавливаются интервалы не менее 15—20 минут. Во время соревнования, кроме старшего судьи, на корде находятся также счетчик кругов пробега моделей и хронометрист. Счетчик учитывает и количество произведенных попыток запуска каждым моделистом.

Все автомодели с двигателями внутреннего сгорания испытываются на скорость прохождения установленной дистанции. После команды старшего судьи моделист приступает к запуску. Как только двигатель завелся и модель, по мнению спортсмена, развила необходимую скорость, он поднятием руки подает сигнал: «Старт принят». В это время модель должна находиться не ближе 10 метров от старта (считая по периметру круга). В момент прохождения моделью стартовой линии судья дает флагом отмашку, хронометрист включает секундомер, счетчик кругов по прохождении моделью круга отмечает их количество в контрольной карточке счета кругов (см. приложение № 1).

Когда модель проходит последний круг, судья на старте поднимает вверх финишный флаг и при пересечении моделью линии делает отмашку. Хронометрист останавливает секундомер. После окончания пробега производится заполнение хронометражной карточки (приложение № 2).

На основании карточки технического осмотра, контрольной карточки счета кругов и хронометражной карточки главный секретарь производит заполнение протокола соревнований (приложение № 4).

Среднюю скорость модели главный секретарь подсчитывает по формуле: $V = \frac{3600 \times S}{t}$, где V — скорость в км/час, S — дистанция в км, t — время в сек.

2. РАБОТА СУДЕЙСКОГО АППАРАТА ПРИ ИСПЫТАНИЯХ МОДЕЛЕЙ НА ПРЯМОЙ

На прямой дистанции испытываются модели с резиновыми и пружинными двигателями. Судейская коллегия работает почти так же, как и при состязаниях на корде. Разница состоит в том, что модели в этом случае стартуют не с хода, а с места. Старший судья дает отмашку флагом, моделист пускает модель, хронометрист включает секундомер, судья на финише следит за движением модели и в момент ее остановки дает отмашку флагом, по которой хронометрист останавливает секундомер. Длина пройденного пути замеряется и заносится в «Карточку пробега модели с резиновыми и пружинными двигателями» (приложение № 3), сюда же записывается и время прохождения этого пути моделью.

Основным показателем для моделей с резиновыми и пружинными двигателями является длина пробега. Если у двух моделей результаты по длине пройденного пути окажутся одинаковыми, то предпочтение отдается той модели, которая прошла дистанцию с большей скоростью. Спортсмену дается право на два пробега модели с зачетом лучшего результата. Заполненная карточка пробега передается главному секретарю для занесения результатов пробега в соответствующий протокол соревнований (приложение № 4).

Испытания маленьких автомобилей проводятся также по прямой на дистанции 400 метров. Старт маленького автомобиля производится с хода, дистанция для разгона маленького автомобиля до стартовой линии не должна превышать 25 метров.

Г. Клиентовский.

ЭТОТ "ЛЕВЫЙ" ПОВОРОТ ДО ДОБРА НЕ ДОВЕДЕТ!



Открыв походный магазин,
"налево" продал он бензин.



Хотя шофер глядел вперед,
искал он "левый" поворот.



Взял пассажиров и, понятно,
"налево" вез их не бесплатно.

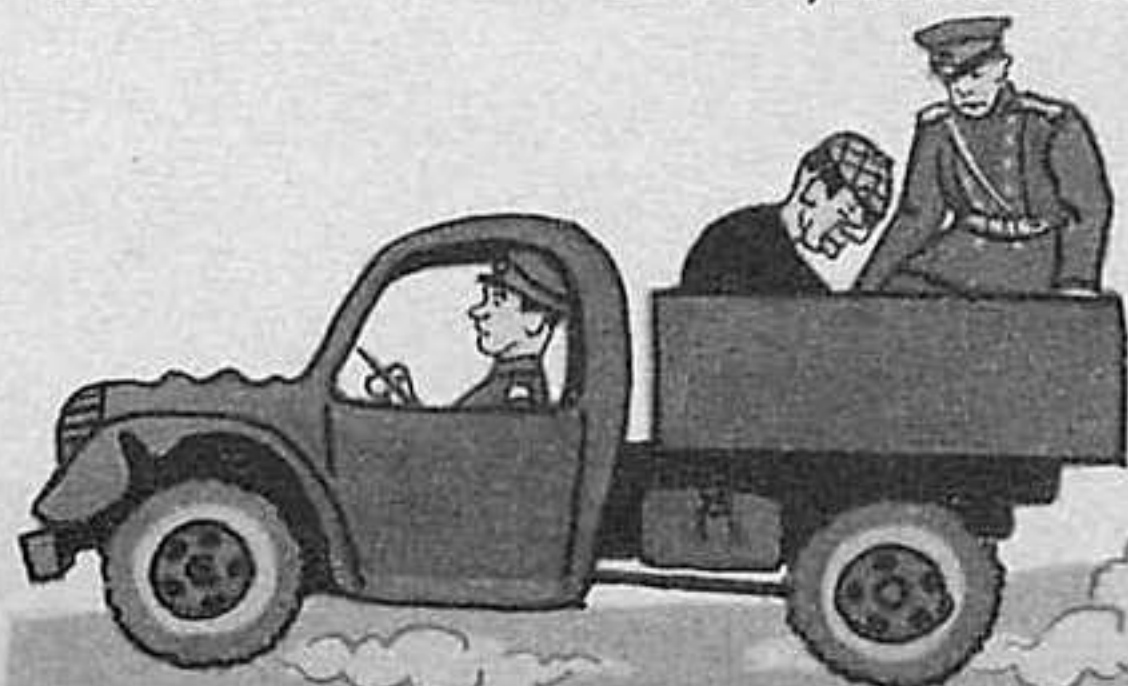


Как говорится, "с левака"
Он выпил водки и пивка.



Затем "налево" пирует,
лихой шофер влетел в кювет.

Прямой дорогой из кювета
попал он... Впрочем, ясно это.



Шофер! Все это не забудь,
не становись на "правый" путь!

