

*See yourself*



Привет делегатам

Всесоюзного

съезда

Добровольного

общества

содействия армии,

авиации и флоту!

В этом номере вы прочтете:

С ЧЕМ МЫ ВСТРЕЧАЕМ  
СЪЕЗД.

РЕШЕНИЕ ПЛЕНУМА ВЫ-  
ПОЛНЯЕТСЯ УСПЕШНО.

КАКОЙ НАМ НУЖЕН АВТО-  
МОТОКЛУБ.

НОВЫЕ ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА  
ДВИЖЕНИЯ.

ПРОДОЛЖАЕМ РАЗГОВОР  
О СОВЕТСКОЙ МИКРОЛИТ-  
РАЖКЕ.

ДОРОГУ АВТОМОБИЛЬНЫМ  
ПОЕЗДАМ!

ПРЕИМУЩЕСТВА КОРОТКОЙ  
ТРАССЫ.

КАЛЕНДАРЬ МЕЖДУНА-  
РОДНЫХ СОСТЯЗАНИЙ.

На первой полосе об-  
ложки: Большой Арбат — но-  
вая магистраль столицы.

Фото Е. Тиханова.

На четвертой полосе об-  
ложки: на зимней трени-  
ровке.

Фото П. Галкина.

## НАКАНУНЕ СЪЕЗДА

Великими свершениями ознаменовал советский народ закончившийся 1957 год — год сорокалетия Великой Октябрьской социалистической революции.

Он войдет в историю как год выдающихся достижений советских ученых, инженеров и техников, создавших искусственные спутники Земли — первые разведчики космоса. Наша социалистическая промышленность выпустила продукции примерно на 100 миллиардов рублей больше, чем в 1956 году. Уверенно идет в гору наша сельское хозяйство, успешно решаются важнейшую народнохозяйственную задачу — в ближайшее время догнать Соединенные Штаты Америки по производству молока, масла и мяса на душу населения. Непрерывно повышается жизненный уровень народа. Одним из ярких свидетельств этому является все возрастающий размах жилищного строительства.

Можно с уверенностью сказать, что не менее успешным будет и наступивший год. В своем новогоднем поздравлении народу Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР подчеркивают: «Советские люди полны надежды на то, что 1958 год принесет новые успехи делу мира, демократии и социализма. У нас есть все основания уверенно смотреть в будущее. Коммунистическая партия и Советское правительство сделают все, чтобы наступающий Новый год был годом мирного труда для всех народов, годом новых и новых успехов нашего народа в осуществлении его заветной цели — построения коммунизма».

Выросшим численно, организационно окрепшим вступило в новый год своего существования и наше Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту. Неустanno трудясь над решением многообразных задач, члены Общества внесли достойный вклад в благородное дело укрепления обороноспособности нашей Родины. Проведена значительная работа по подготовке населения к противотанковой защите. Заметно улучшилась, стала живее и интереснее оборонно-массовая работа в первичных организациях на предприятиях и в учреждениях. Увеличился охват членов занятиями в кружках, на курсах, в командах и секциях. В Обществе больше проводится различных соревнований по военно-приклад-

ным видам спорта. Возросло количество и несколько улучшилось качество подготовки кадров технических специалистов. Неуклонно расширяется и развивается материально-техническая база. И как общий итог — организации ДОСААФ стали более популярными в народе, в них охотнее стала идти и активнее участвовать в их работе молодежь.

В канун нового года организации Общества широко развернули подготовку к Всесоюзному съезду ДОСААФ и празднованию 40-й годовщины Советских Вооруженных Сил.

Идя навстречу съезду и подводя итоги своей работы, организации ДОСААФ вместе с тем критически оценивают все то, что ими сделано в области распространения военно-технических знаний, подготовки водителей и автомото-спортсменов. При этом наряду с успехами смело вскрываются недостатки, мешающие движению вперед.

Прошедшие накануне съезда отчетно-выборные собрания и конференции показали, что в деле пропаганды военно-технических знаний за последние два года сделан крупный шаг вперед. Об этом свидетельствует тот факт, что за время, прошедшее после V пленума ЦК ДОСААФ, борясь за выполнение его решений, большинство областных, краевых и республиканских организаций Общества удачно подготовило водительских кадров. К числу этих организаций относятся прежде всего Казахская, Литовская, Татарская, Амурская, Бринская и многие другие. Но в этой подготовке имеются и существенные недочеты. Они заключаются в том, что в наших учебных организациях мало внимания уделяется борьбе за высокое качество обучения водителей и прежде всего шоферов 3-го класса. Руководители автомотолюблов, курсов подчас забывают, что именно эти категории специалистов, ежегодно вливающиеся в многотысячную армию водителей и получающих в свои руки первоклассные государственные машины, должна быть особенно хорошо подготовленной.

Много справедливых нареканий со стороны общественности вызвало недопустимо медленное развитие мотоциклетного и особенно автомобильного спорта. Неудовлетворительное состояние этих видов спорта уже не раз отмечалось в постановлении пленума ЦК ДОСААФ и в печати. Однако нужно



За нашу Советскую Родину!

СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ.

СОДЕРЖАНИЯ: АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ

сказать, что положение еще не изменилось к лучшему. Более того, выступления наших мотоциклистов за рубежом в 1957 году в целом прошли значительно хуже, чем в предыдущем году.

Суровой критике на собраниях и конференциях подвергалась деятельность наших автомотоклубов. В частности, указывалось на то, что многие из них мало интересуются автомотоспортом, не считают его своим кровным делом. Средоточив все свое внимание на подготовке водителей, некоторые клубы никакой спортивно-массовой работы не ведут.

В этом отношении весьма показательна деятельность Свердловского АМК. Как отмечалось на городской конференции, этот клуб за все годы своего существования не подготовил ни одного общественного инструктора, тренера, судьи или преподавателя по автоделу и ничем не помогает первичным организациям ДОСААФ многочисленных промышленных предприятий города в налаживании учебной и спортивной работы. Плохо заботится о моторспорте и в самом клубе, в результате его мотоциклисты с каждым годом все слабее выступают на соревнованиях.

Существенным тормозом на пути развития автомотоспорта является слишком медленный темп развития его материальной базы. У нас еще мало строится мотодромов и лишь единицы из них — своими силами, методом народной стройки. В автомотоклубах ощущается острый недостаток мотоциклистов, слаба производственно-техническая база для их обслуживания и ремонта.

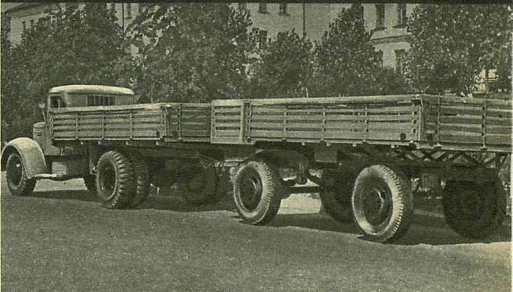
Не получил еще должного развития автомоделизм, несмотря на то, что летом прошлого года состоялся всесоюзное соревнование по этому интересному виду технического творчества. К тому же культивируют его главным образом не автомотоклубы ДОСААФ, а дворцы пионеров и детские технические станции. Нужно, чтобы и АМК по-настоящему включились в эту работу.

В настоящее время в Обществе развернулось замечательное движение за создание нештатных автомотоклубов при первичных организациях ДОСААФ. В связи с этим возникла необходимость в разработке соответствующего положения, которое направляло бы инициативу и творчество, проявляемые на местах, в определенное русло. Но управления ЦК ДОСААФ, занятые подготовкой этого важного документа, медлят с его разработкой. Пора определить лицо самостоятельных клубов, их права и обязанности, наметить наиболее целесообразные организационные формы и тем самым содействовать распространению патристического начинания.

Нет никакого сомнения в том, что в материалах и постановлениях Всесоюзного съезда ДОСААФ найдут свое отражение и разрешены все назрелые вопросы военно-технической подготовки.



В г. Верхняя Салда в прошлом году подготовлено в шесть раз больше водителей, чем предполагалось.  
На снимке: преподаватель В. Козлов ведет занятия по правилам уличного движения (см. статью на 5 стр.).  
Фото С. Васильева.



Минский автозавод выпускает автомобильные поезда общей грузоподъемностью 13 тонн. Подробнее об автопоездах см. статью на стр. 13.

Недавно в Рызани состоялись интересные мотоциклетные состязания на короткой трассе.

На снимке: В. Адоян (Рязань) обходит на вираже москвичка С. Старых.  
Фото В. Дворцова.



# ОНИ ПЕРВЫМИ ВЫПОЛНИЛИ

БЕЛГОРОД

## АКТИВ ПОМОГАЕТ ГОТОВИТЬ ВОДИТЕЛЕЙ

А. САВИН,

председатель Белгородского областного комитета ДОСААФ

Около четырех лет существует Белгородская областная организация ДОСААФ. За это время комитеты Общества в районах, на предприятиях, в колхозах, учебных заведениях организационно окрепли и немало сделали для распространения военных и технических знаний среди населения. Расширилась сеть различных кружков, курсов, где занимается теперь большое число членов ДОСААФ, особенно молодежи. Создана и необходимая материально-техническая база. Благодаря этому повысился интерес к технике, возросло стремление к получению технических специальностей. Члены Общества охотно изучают устройство автомобиля, трактора и мотоцикла, овладевают искусством их вождения.

В 1954 году первичными организациями области было подготовлено всего 84 шофера 3-го класса и 54 мотоциклиста. В течение же 1955 года обучено 584 шофера и 224 мотоциклиста. Таким образом, подготовка водительских кадров возросла в 4—7 раз. Но первичные организации ДОСААФ области недооценивали в то время важности изучения трактора, хотя потребность в трактористах была велика.

Большое значение для улучшения работы организаций Общества имело постановление У плenumа ЦК ДОСААФ СССР, пленум, состоявшийся в апреле 1956 года, принял решение — в течение двух лет увеличить не менее чем в два раза подготовку технических специалистов: шоферов, трактористов, мотоциклистов, мотористов и радиоспециалистов.

Выполняя это решение, Белгородский областной комитет ДОСААФ обратил особое внимание на обучение водительских кадров. Мы поставили перед собой задачу — создать на базе МТС, гаражей предприятий, совхозов и колхозов курсы подготовки шоферов, мотоциклистов и трактористов.

Эти вопросы были обсуждены на семинаре председателей районных и городских комитетов ДОСААФ, которые поделились опытом работы в этой области.

На снимке: занятия кружка по изучению трактора в с. Алексеевка Белгородской области.

ласти. С постановлением У плenumа были ознакомлены также партийные, профсоюзные и комсомольские организации.

Усилия белгородских досоафцев не пропали даром. Уже в 1956 году областная организация подготовила 962 шофера 3-го класса, 630 мотоциклистов и 47 трактористов. В прошлом году большинство комитетов ДОСААФ создало кружки и курсы. В результате только в первом полугодии было обучено 1754 шофера, 475 мотоциклистов и 164 тракториста. Таким образом, за последние два года подготовлено 4032 водителя.

Как же обучают технических специалистов досоафцы Белгородской области? Всю работу они ведут под руководством партийных организаций, которые оказывают им большую помощь. Областной, районные и городские комитеты ДОСААФ стремятся как можно более конкретно руководить этой работой. За последнее время они стали лучше помогать первичным организациям в широком привлечении и подготовке водительских кадров общественного актива. Это не только положительно сказалось на деятельности первичных организаций, но по существу решило успех дела. Вот несколько примеров.

Офицер запаса т. Радкевич в 1957 году обучил 22 школьников средней школы № 2 Белгорода управлять автомобилем, и они получили водительские права. Мастер производственного обучения Буденновского училища механизации сельского хозяйства — общественный инструктор т. Филиппов в свободное от работы время подготовил 29 мотоциклистов, создал курсы шоферов.

Председатель первичной организации ДОСААФ Грайворонской автошколы т. Булатников за 2 года лично обучил 92 шоферов и 41 мотоциклиста. На курсах, созданных и оснащенных начальником планового отдела Барсегинского авторемонтного завода т. Барсегин, в прошлом году было подготовлено 65 водителей автомобиля.

В Грайворонском районе активист ДОСААФ т. Несвет за 2 года лично обучил 62 шоферов и 61 мотоциклиста. Т. Долгирев, Власенко и Твердохлеб ведут курсы автодела при средних школах.

В Грайворонском МТС тт. Заваня и Попов организовали кружки автомотодела; в них уже подготовлено 14 шоферов и 4 мотоциклиста.

Председатель первичной организации Алексеевского эфромкомбината т. Берестовый создал курсы шоферов, для которых дирекция комбината выделила 2 автомобиля. На курсах получили квалификацию водителя около 200 человек.

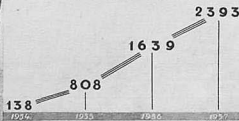
Большая заслуга председателя первичной организации колхоза имени Карла Маркса Вейделевского района т. Зарудного в том, что здесь имеется хорошая учебно-техническая база курсов шоферов. По его просьбе правление колхоза выделило около 8000 руб., на которые приобретены 2 мотоцикла, плакаты и литература по автоделу. В прошлом году 25 колхозника успешно закончили курсы и стали шоферами.

Широкий размах подготовки водителей дал толчок развитию автотранспорта и показал целесообразность поиска новых форм работы. Досоафцы Алексеевского, Валуевского, Раскатянского, Буденновского и некоторых других районов хотят создать у себя так называемые нештатные автомотоклубы. Советские, хозяйственные и профсоюзные организации поддерживают эти инициативы: выделяют для автомотоклубов автотранспорт, предоставляют помещения, горюче-смазочные материалы.

Первичные организации ДОСААФ Белгородской области могли бы добиться больших успехов в обучении водителей, если бы не испытывали ряд трудностей. Прежде всего это относится к обеспечению курсов и кружков запасными частями для автомобилей и мотоциклов. Объем ДОСААФ не может оказать им конкретной помощи в этом отношении. Поэтому курсы и кружки испытывают острую нужду в учебно-наглядных пособиях — плакатах, стендах, электрифицированных столах-накетах по правилам уличного движения, в литературе по автоделу. Делегаты прошедших в конце прошлого года районных и городских конференций ДОСААФ справедливо указывали, что созданию хорошей учебно-материальной базы курсов водителей мешают трудности, связанные с приобретением мотоциклов М-72, ИУ-49 и грузовых автомобилей для коллективного пользования. Все эти вопросы требуют быстрого разрешения.

Все то, что сделали организации ДОСААФ Белгородской области для подготовки водителей, — далеко не предел. Предстоит еще большая работа по улучшению качества обучения водительских кадров. Эта задача находится в настоящее время в центре внимания белгородских досоафцев.

РОСТ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ ОБЛАСТИ





КАЗАНЬ

**В Казани обучено 187 преподавателей-общественников \* Ю. Ожиганова подготовила 406 мотоциклистов \* Экзамены принимает квалификационная комиссия горкома ДОСААФ**

**В** Татарский республиканский и Казанский городской комитеты ДОСААФ приходят много писем, в которых активисты Общества просят рассказать о том, как нам удалось уже в октябре 1957 года более чем в два раза перевыполнить план подготовки водителей автомобилей и мотоциклистов. В этой статье мне хочется поделиться с товарищами нашим опытом работы.

В Татари, как и впрочем и во всех областях нашей Родины, тяга молодежи к овладению техническими знаниями очень велика. В этом нет ничего удивительного: ведь с каждым годом растет количество различных машин и механизмов, используемых в народном хозяйстве. В самых отдаленных районах нашей республики сейчас имеются хорошо оборудованные автомобильные хозяйства и машино-тракторные станции, много трудящихся приобрело автомобили для личного пользования. Поэтому-то удовлетворить стремление членов ДОСААФ к овладению техническими знаниями с каждым годом становится все труднее.

В нашей республике до последнего времени подготовка водителей тормозилась отсутствием нужного количества квалифицированных преподавателей. Ведь не секрет — довольно часто еще случается, что преподавателями автодела в организациях ДОСААФ оказываются люди малорамотные, недобросовестные, а то и попросту рвачи. Это снижало качество обучения, приводило к различным злоупотреблениям, не давало возможности широко вести подготовку водителей при первичных организациях.

На отчетно-выборной конференции ДОСААФ нас резко критиковали за недостаточную работу по подготовке технических кадров. Вот тогда-то, изучая замечания делегатов, Казанский городской комитет ДОСААФ и республиканский автомотоклуб решили начать готовить преподавателей-общественников.

Мы поняли, что будь у нас достаточное количество преподавателей, мы смогли бы резко увеличить подготовку водителей. Это было бы то самое заветное, заветное, за которое можно вытнуть всю цену. Легко сказать — подготовить преподавателей. А как это выполнить? Дело это было для нас новое, никто этой работы не проводил, посоветоваться было не с кем. А вопроса сразу возникло много: кого принимать на курсы, кто будет преподавать, по какой программе, где взять средства на организацию курсов?

Вопрос об организации курсов преподавателей-общественников мы обсудили на расширенном заседании Казанского городского комитета вместе с руководителями крупных автохозяйств, лучшими водителями, представителями Государственной инспекции. Был решено, что наиболее целесообразно преподава-

## ЗАНЯТИЯ ВЕДУТ ПРЕПОДАВАТЕЛИ-ОБЩЕСТВЕННИКИ

**Б. БИКЕВ,**  
председатель республиканского комитета ДОСААФ Татарской АССР

телей готовить из шоферов 1 и 2-го классов, имеющих большой опыт работы. Это позволяло главной задачей новых курсов сделать обучение методике преподавания и практическому определению объема программы — 40 часов. Надо сказать, что впоследствии, в порядке опыта, мы одну группу преподавателей набрали из шоферов 3-го класса, соответственно увеличили программу до 122 часов и введя в нее более глубокое изучение теории и праяния уличного движения. Опыт тоже удался.

Средств для организации курсов у нас не было. Поэтому мы решили проводить занятия на базе республиканского автомотоклуба. Каждый курсант внес по пятьдесят рублей, которые были положены в сберкассу. Из этих средств по ведомости, согласно утвержденным ставкам мы выплачивали зарплату преподавателям, приобретали необходимые пособия, печатали удостоверения, демонстрировали для курсантов учебные и технические кинофильмы.

Проведя первый набор, мы сформировали две группы: отдельно преподаватели автодела и преподаватели мотоциклетных курсов. Занятия проходились три раза в неделю, по четыре часа. Их вели опытные автомобилисты.

Когда занятия первых двух групп подходили к концу, была утверждена квалификационная комиссия из семи человек. В нее вошли авторитетные автомобилисты Казани и представители ГАИ. Экзамены состояли из двух разделов. Вначале каждый курсант должен был ответить на вопросы экзаменационных билетов для водителей 3-го класса и выполнить упражнения по вождению автомобиля или мотоцикла. Кроме этого, каждому будущему преподавателю давалась определенная тема, по которой он должен был подготовить комплект урока и защитить его перед комиссией. Удостоверения на право преподавания выдавались только тем курсантам, которые успешно сдали все экзамены.

Надо сказать, что квалификационная комиссия, помимо того, что принимает экзамены, является еще и своеобразным методическим центром, объединяющим преподавателей. Она организует открытые уроки лучших преподавателей, помогает организовать обучение, ведет контроль за его качеством. Надавно у нас произошла такая случай. Один из преподавателей-общественников, водитель большой автобазы, был лишен

права управления автомобилем за езду в нетрезвом виде. Обсудив этот поступок, квалификационная комиссия решила, что такой преподаватель не имеет права обучать шоферов, и постановила лишить его права преподавания.

Сейчас, после того, как на курсах закончили учебу уже семь групп, у нас только по городу Казани подготовлено 187 высококвалифицированных преподавателей. Такие же курсы были организованы в Булгуйе, Чистопеле и других городах Татари, где также ощущалась нужда в преподавателях автомотодела. Таким образом, сейчас мы полностью удовлетворяли потребность в них всех районов республики.

Что же это нам дало? Приеду несколько цифр. В целом по республике мы должны были в 1957 году подготовить около двух тысяч водителей, а подготовили более пяти тысяч, мотоциклистов выпущено в два раза больше, чем предполагалось вначале. Резко увеличилось количество водителей, заканчивающих курсы в районах республики. Лучшие другие итды подготовки шоферов в г. Альметьевске, Лениногорском, Юдинском, Елабужском районах.

Крепкий актив преподавателей-общественников помог организовать обучение водителей и мотоциклистов во многих первичных организациях, где раньше подготовка их не проводилась. Так, на заводе самоходных комбайнов начальник гаража Н. Герасимов и шофер Р. Шинбабулянов уже выпустили три группы шоферов. Шофер такси К. Невлюдов, преподающий в тресте «Казаньстрой», сделал уже два выпуска. Преподаватели-общественники т. Цепляев, Гусев, Шарифутдинов на заводе имени Горбунова подготовили 220 водителей. Лаборант ветеринарного института Ю. Ожиганова обучила 406 мотоциклистов.

Таких примеров можно привести очень много. Имея достаточное количество преподавателей, мы организуем обучение шоферов и мотоциклистов почти при всех крупных первичных организациях ДОСААФ. Это и позволяло нам добиться успеха. Думаю, что все, что сделано в Татари, вполне может быть сделано в любом городе нашей страны. Надо только помнить, что подготовка преподавателей — дело трудное, требующее много сил, энергии. Но все это с легкой окупаемостью, позволяя нам много увеличить подготовку технических кадров.

# ГЛАВНОЕ ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА

**А. ЛОМОНОСОВ,**  
начальник Управления ПВО и технической подготовки ЦК ДОСААФ

Н акануне открытия Всесоюзного съезда ДОСААФ уместно подвести некоторые итоги работы по обучению и воспитанию водителей, развитию автоспорта в организациях Общества.

Выполняя решения первой всесоюзной конференции и V пленума ЦК ДОСААФ СССР по увеличению в два раза подготовки технических кадров, комитеты и автотоклубы предали значительную работу и добились известных успехов.

Только в первом полугодии прошлого года по Обществу в целом было обучено водителей вдвое больше, чем за весь 1954 год. При этом организации ДОСААФ Литовской, Казахской, Таджикской союзных республик, Татарской, Башкирской и Чувашской АССР и тринадцати областей РСФСР (Кировской, Амурской, Брянской, Курганской и др.) уже в 1956 году решили поставленные V пленумом задачи в области подготовки шоферов. Значительные результаты добились также досоафцы Московской и Пермской областей. Особенно большие достижения имеет организация ДОСААФ Татарской АССР. Здесь за первые шесть месяцев 1957 года было обучено водителей автомобилей в 5 раз, мотоциклистов в 2,5 раза и трактористов в 2 раза больше, нежели в 1955 году. Преобладающее большинство наших организаций выполнило решения V пленума в минувшем году.

Многое сделано организациями ДОСААФ для создания и укрепления материально-технической базы автотоклубов, курсов (оборудования классов, изготовления наглядных пособий и т. п.). В целях дальнейшего расширения подготовки водительских кадров в 1957 году была увеличена сеть автотоклубов, а многие из существовавших ранее клубов получили более высокий разряд. Все это способствовало оживлению работы Общества, позволило привлечь к ней новых активы.

Однако в обучении водителей имеются еще серьезные недостатки.

Отдельные комитеты не ведут энергичной борьбы за осуществление решений V пленума. Так, организации ДОСААФ Мордовской, Марийской АССР, Псковской, Орловской и некоторых других областей в течение двух последних лет не выполняли задание по

подготовке водителей, а ДОСААФ Армянской ССР в первой половине прошлого года даже сократило число обучаемых на курсах и в автотоклубах по сравнению с тем же периодом 1956 года. Многие организации запустили работу по подготовке трактористов.

Хотя за последнее время эффективность курсантов автотоклубов в целом несколько повысилась, но в ряде АМК она продолжает оставаться низкой. В Минском, Новосибирском и ряде других автотоклубов, как правило, много предпусковых программой 50 часов учебной езды на нее отводится лишь 25—30 часов. Еще хуже обстоит дело на курсах при некоторых периферийных организациях ДОСААФ Кокчетавской, Алма-Атинской и Актюбинской областей. Здесь средний процент сдавших экзамены на права шофера с первого раза составляет лишь 45—75.

При организации курсов подготовки водителей в ряде мест допускаются нарушения указаний ЦК ДОСААФ. Отдельные периферийные организации создают курсы без согласования с администрацией предприятий, не имея необходимой материально-технической базы. Нередко в качестве преподавателей привлекаются случайные люди. Известны случаи произвольного сокращения учебных программ, нарушений финансовой дисциплины.

К сожалению, некоторые активисты ДОСААФ забывают о том, что постоянная забота о создании и расширении материально-технической базы автотоклубов и курсов является необходимым условием улучшения качества обучения водителей. Такое, например, учебное оборудование, как разрезные агрегаты, получить централизованным путем нельзя. Но его можно и нужно изготовить своими силами.

То, что это вполне осуществимо, показывает опыт Минского автотоклуба. Его работники с помощью курсантов полностью освоили технический класс. Сначала из отдельных агрегатов был собран автомобиль ГАЗ-51 в разрезе. Затем активисты изготовили разрезные агрегаты автомобилей ЗИЛ-150, М-20, МАЗ-20 и др. Своими силами оборудованы также классы по правилам движения и слесарным работам. Досоафцы получили в автохозяйствах города спи-

Решение о двукратном увеличении подготовки водителей в организациях ДОСААФ выполняется успешно.

Автоспорт продолжает оставаться наиболее слабым звеном в работе Общества.

Хозрасчетные мастерские — источник дополнительного финансирования спортивно-массовой работы.

саные агрегаты и собрали из них два автомобиля, которые используются для сборочно-разборочных работ.

Качество обучения водителей во многом зависит от квалификации преподавателей и инструкторов. Комитеты и автотоклубы ДОСААФ должны постоянно заботиться о том, чтобы они совершенствовали свои знания. Не менее важно контролировать подбор преподавателей на курсах при периферийных организациях.

Все большую роль в жизни Общества играет патристический труд общественных инструкторов. Вот характерный пример. Инженер Камышевской МТС (Свердловская область) С. И. Саеклистенкова, депутат районного Совета депутатов трудящихся руководит военно-технической секцией комитета ДОСААФ и является общественным инструктором. За последние три года при активном ее участии обучено без отрыва от производства 115 шоферов.

Но далеко не все комитеты уделяют этому должное внимание. В соответствии с решением V пленума ЦК ДОСААФ надо в ближайшее время значительно расширить сеть курсов общественных инструкторов в автотоклубах. Необходимо готовить их из числа активистов: офицеров запаса, инженеров и техников автохозяйства, шоферов 1 и 2-го классов, спортсменов-разрядников.

Заслуживает одобрения инициатива досоафцев Уралмашзавода, создавших первый в нашей стране самодеятельный автотоклуб. Долг каждого комитета ДОСААФ — всемерно поддерживать это начинание, широко распространять опыт уральцев в своей области, крае, республике.

В ряде организаций развивается хозяйственная подготовка и переподготовка водителей. Однако средства, получаемые от этого, плохо используются на восстановление и расширение материально-технической базы автотоклубов. Комитеты должны следить за тем, чтобы доходы автотоклубов от платного обучения полностью использовались ими по назначению.

В целях улучшения организации обучения шоферов 3-го класса ЦК ДОСААФ вносит предложение о пересмотре существующей учебной программы в сторону ее сокращения. Это

позволит уменьшить как сроки, так и стоимость обучения, не снижая его качества.

В 1958 году будет увеличен выпуск учебных пилотов и литературы.

Организации ДОСААФ на местах испытывают большие трудности в связи с тем, что органы Госавтоинспекции не своевременно принимают экзамены у курсантов, закончивших обучение. Происходит это потому, что районный ГАИ приехал экзаменов не разрешен, а областной квалификационной комиссии ГАИ не спрашивают с возрастным за последние время объемом работы. На наш взгляд, назрела необходимость предоставить такое право районным Госавтоинспекциям.

Для того чтобы досафовец могли и впрямь успешно решать задачи подготовки водителей, надо использовать успехи партийных и хозяйственных руководителей, профсоюзных организаций, установить тесные связи с совхозами, исполкомом Советов депутатов трудящихся с местными отделами народного образования.

Развертывая массово-спортивную работу, комитеты ДОСААФ Кировской, Липецкой ССР, Татарской, Удмуртской АССР, Кировской, Иркутской, Московских областей в минувшем году устроили немало новых автомоторазрядников-разрядников. Более широкий размах получили автомоторазрядники.

Впервые в нашей стране были проведены всевозможные многодневные автомобильные, а также автомобильные соревнования. Расширились международные связи советских мотоциклистов.

Однако автомоторазрядники остаются самым слабым звеном в работе организаций ДОСААФ.

Многие комитеты не сделали должных выводов из решений пленумов ЦК ДОСААФ. Они не создают условий для дальнейшего развития автомоторазрядников и автомоделизма, не готовят спортсменов-разрядников, судей, не организуют массовых соревнований. Спортивные сооружения (треки, гравевые дорожки, корды, простейшие мотородромы) не строятся. Особенно плохо обстоит дело в Бурят-Монгольской и Якутской АССР, Горьковской, Брвской, Владимирской, Смоленской, Сталинградской, Читинской, Курской, Курганской областях. Ослабили внимание к моторспорту организации ДОСААФ Белорусской, Эстонской и Молдавской ССР, Алтайского края, Свердловской и Ростовской областей.

Неудовлетворительно обстоит дело с подготовкой механиков. Мало привлекается спортивных мотоциклистов. К работе в Обществах редко привлекаются индивидуальные владельцы автомобилей и мотоциклов. Слабо практикуются платные моторсоревнования, которые могли бы служить источником финансирования автомоторазрядников. Во все же время комитеты почти не выделяют средств на спортивные цели.

Заслуживает серьезного упрека деятельность Центрального автомоторазрядника ДОСААФ, который не заняв ведущего положения в автомоторазряднике, не сумел обеспечить хорошую подготовку моторспортсменов к международным соревнованиям. Достаточно сказать, что в двенадцати международных состязаниях наши спортсмены заняли только три первых командных места.

Большая претензия следует предъявить отечественной автомобильной и мо-

тоциклетной промышленности. Международные соревнования показали, что наши спортивные и гоночные мотоциклы по своим техническим показателям уступают зарубежным. Особенно низкими по качеству являются мотоциклы класса 125 см<sup>3</sup>, выпускаемые Ковровским заводом. Отечественные заводы не производят мотоциклов классов 250 см<sup>3</sup> и 500 см<sup>3</sup> — одиночных и с коляской, которые наиболее распространены в международной практике. Не налажено и производство запасных частей. Стоимость спортивных машин крайне высока. До сих пор не организован серийный выпуск спортивных автомобилей.

Немалый вред развитию автомоторазрядника наносит отсутствие должной связи организаций ДОСААФ с комитетами физкультуры и спорта, а также местными спорты о том, кто должен возглавлять спортивную работу. Такое положение негермично. Организации ДОСААФ и комитеты физкультуры и спорта обязаны координировать свою деятельность в области автомоторазрядника.

Для того, чтобы повысить ответственность комитетов ДОСААФ за состояние автомоторазрядника, сейчас пересматривается система организации автомобильных и мотоциклетных соревнований. Составления должны проводиться не только на первенство автомоторазрядников, но и на первенство ДОСААФ областей, краев и республик.

Надо обратить серьезное внимание на комплектование и обучение сборных команд автомоторазрядников, на под-

готовку спортсменов-разрядников, мастеров спорта, тренеров, механиков, судей.

Целесообразно решить вопрос об организации в ряде республик и областей хозархестических мастерских по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей и мотоциклов. Такие мастерские, предназначенные в основном для удовлетворения нужд автомоторазрядников, могут быть созданы при каждом АЛМК. Нужно решить вопрос о том, чтобы комитеты оставляли сверхплановые доходы, полученные от мастерских, в распоряжении клубов.

Для того чтобы полностью устранить отмеченные недостатки, необходимо улучшить качество организационной работы комитетов ДОСААФ и автомоторазрядников. Последнее не могут ограничить свою деятельность только учебными целями. Решая важные задачи подготовки водителей кадров, автомоторазрядники должны стать центрами массовой технической пропаганды среди населения, подлинными организаторами автомоторазрядника и автомоделизма. Их работа следует оценивать не только по числу обученных водителей, но и по массовости подготовки спортсменов и количеству спортивных мероприятий.

В всесоюзном съезде ДОСААФ будет важным событием в жизни Общества. Он обсудит новые задачи, наметит практические пути их осуществления. Это позволит поднять уровень работы Общества на новую, более высокую ступень.

## ЛУЧШАЯ В ОБЛАСТИ

Если вы возьмете географический атлас и откроете лист с подробной картой Урала, то на ней можно отыскать и наш городок — Верхнюю Салду. Когда-то это был маленький поселок, а теперь стал настоящим городом, с большими предприятиями, новыми домами, просторными улицами.

Сейчас, в канун Всесоюзного съезда нашего патристического Общества, подведем итоги большой и напряженной работы, проделанной активистами ДОСААФ. Городская организация перевыполнила план по подготовке водителей и мотоциклистов. Так, шоферов 3-го класса обучено в три с лишним раза больше, чем вначале предполагалось, а план подготовки мотоциклистов выполнен на 600 процентов. С совсем недавно наша организация считалась на Урале одной из самых отстающих, а сейчас она занимает первое место среди организаций ДОСААФ Свердловской области.

Разговарывая о делах наших досафовцев, нельзя не сказать о лучших общественных инструкторах. Преподаватель средней школы № 4 Б. Кузнецов организовал курсы мотоциклистов. Право управления мотоциклом получили 36 десятиклассников. Электрик Г. Козловский вел занятия на курсах при комитете ДОСААФ Салдинского металлургического завода. Здесь подготовлено 85 мотоциклистов.

У нас в городе работают курсы по подготовке шоферов в средних школах. В школах № 1 и № 4 оборудованы для этой цели специальные классы. В школе № 1 под руководством преподавателя

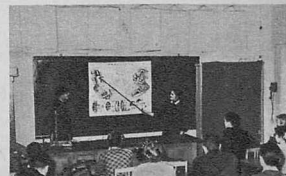
В. Козлова изготовлен стол-макет для изучения правил уличного движения.

В последнее время многие жители нашего города приобрели собственные автомобили и мотоциклы. Все больше и больше водителей требуется и для предприятий города. Однако не все руководители в должной мере помогают организовать обучение водителей. На Салдинском заводе, например, дирекция никак не найдет помещение для занятий. А ведь где-где, а тут есть возможность для подготовки шоферов и мотоциклистов. Завская первая организация ДОСААФ имеет 18 мотоциклов, но хранить их негде. Наконец следует сказать, что городской комитет ДОСААФ обращает мало внимания на небольшие организации.

С. ВАСИЛЬЕВ.

Верхняя Салда.

На снимке: ученица 10-го класса школы № 4 Ида Рябова рассказывает об устройстве двигателя мотоцикла.





**В** канун нового года нам довелось присутствовать на мотоциклетных соревнованиях — гонках по ледяной дорожке, в которых принимали участие сильнейшие спортсмены Свердловска и области. Вот что мы там увидели. До начала состязаний оставалось не так уж много времени, когда мы приехали в Каменск-Уральский, куда по неясным причинам эта встреча была неожиданно перенесена из областного центра. Несмотря на поздний час, судейскую коллегию мы застали в полном сборе, но, признаться, за довольно странным занятием. Почтенные руководители соревнования — главный судья М. Файнбойм, главный секретарь И. Ивашкин и старший хронометрист Н. Лундин с упоением сражались в преферанс.

Естественно, что первой мыслью было знание, с организацией и подготовкой к состязаниям на льду все покончено и товарищи коротают свой досуг, как умеют.

Каково же было наше удивление, когда на следующий день выяснилось, что к непосредственной подготовке состязаний судейская коллегия еще не приступала. Мандатной комиссии не было, количество и категории участников не известны, техкомиссия машины не осматривала, стартовые номера у участников нет, жерьебька не проводилась. Даже время первых стартов не было точно установлено.

Заслышав треск мотоцилов, стадион быстро заполнили зрители и стали громко требовать, чтобы соревнования начались. Судьям пришлось встать, кое-как оформить заявки.

В самый последний момент возник вопрос о торжественном открытии состязаний, посвященных, как говорилось в положении, Всесоюзному съезду ДОСААФ. Но под руками не оказалось флага Общества, не было подготовлено и музыки для него, и поэтому решили обойтись без лишних церемоний и провести встречу «по-домашнему».

Не будем рассказывать о ходе самих состязаний и определении победителей в личном зачете, коротко остановимся лишь на подведении командных итогов. Становится так, что в результате состязаний две команды (Нижнего Тагила и Октябрьского района Свердловска) набрали по 35 очков, а еще две (Каменск-Уральского и Свердловского автомобильного клуба) — по 34 очка. Нужно было ожидать, что судейская коллегия в поисках выхода из создавшегося положения возьмет какой-либо дополнительный критерий, например сумму времени или количество первых (вторых и т. д.) мест, и в зависимости от этого воздаст каждой команде по заслугам. Но главного судью (он же начальник Свердловского АМК) такой вариант явно не устраивал. Дело в том, что в ре-

# ПОЧЕМУ ХИРЕЕТ МОТОСПОРТ В СВЕРДЛОВСКЕ

ком случае как по сумме времени, так и по количеству первых мест свердловчане проигрывали спортсменам Каменск-Уральского клуба и, таким образом, должны были откатиться на четвертое (из пяти) место. И вот Файнбойм своей властью, без обсуждения на судейской коллегии, принял поистине содомское решение: присудить первое место двум командам, набравшим по 35 очков, второе — тоже двум, имеющим по 34 очка. При такой «системе» даже иррибачные, выставившие плохо подготовленных гонщиков и занимавшие последнее место, вошли в призовую тройку.

Так, в результате грубого произвола или невежества, а скорее того и другого вместе, были обезличены и фальсифицированы итоги больших соревнований. Спортсмены с горечью назвали эти соревнования «встречей, закончившейся ничью». Нужно полагать, что Всесоюзная коллегия судей найдет каменско-уральским соревнованиям, а заодно и судейской деятельности Файнбойма более квалифицированное определение.

В связи с этими соревнованиями хочется несколько слов сказать об одном крупном недостатке, присутствующем в наших состязаниях, проводимых на мотодромах, ипподромах и стадионах. Все эти соревнования, как правило, мало интересны в зрительном отношении. Они часто слишком растянуты по продолжительности, в них редко встречаются эпизоды острой спортивной борьбы и, наконец, начисто отсутствует квалифицированный радиоперортаж. Так было и на этот раз.

Накануне соревнований участники провели одну тренировку на льду. Однако судейский аппарат никак не использовал ее для того, чтобы определить силу гонщиков. Стартовые пары комплектовались «на глазок», в них как правило, оказывались спортсмены резко различной степени подготовленности, и потому все возраставший отрыв одного из них начинался на первой прямой и к концу дистанции достигал иногда нескольких кругов. Смена лидеров наблюдалась очень редко (в 2—3 заездах из 23).

Нельзя ли сломать традиционные парные старты и увеличить количество гонщиков в заездах? С таким вопросом мы обратились ко многим участникам. «Можно, — такой был общий ответ. — Только для этого и тренировки необходимо проводить в группах по несколько человек».

Пора нам также серьезно заняться подготовкой радиопереформаторов и комментаторов. Внимательный, глубоко интересующийся спортивными событиями советский зритель настоятельно требует умного, живого, содержательного репортажа о ходе соревнований, отдельных заездах, гонщиках, спортивных ре-

зультатах. Видимо, следует в состав судейских коллегий на состязания даже областного масштаба обязательно включать судей-информаторов. А от них требовать, чтобы они заблаговременно, на основе тщательного изучения особенностей машины и участника, всесторонне готовили свои выступления перед микрофоном и систематически овладевали культурой дикторской речи. Полюбая беспомощность нашей радиопереформации на больших и малых соревнованиях наносит непоправимый ущерб делу популяризации мотоспорта и в конечном счете тормозит его развитие.

\*\*\*

По возвращении в Свердловск мы попытались разобраться не только в том, почему стало возможным плохое судейство каменск-уральских соревнований, но и в более общих вопросах состояния и перспективы развития мотоспорта в городе и области.

Почему же все-таки соревнования на ледяной дорожке, намеченные к проведению в столице Урала, оказались перенесенными в другой город?

Потому что в Свердловске мотоциклисты на стадионе не пускают, — ответили нам в областном комитете ДОСААФ.

— А на озере?

— Озеро нужно расчищать, потребуются деньги.

— Спортсмены говорят, что они сами за 3—4 часа расчищают ль. Ведь мотоциклисты и без того ездят по льду во время тренировок.

— Гм. Об этом следует подумать.

Да, о многом еще не успели как следует подумать руководители свердловского мотоспорта.

В целом ряде республиканских, областных и даже районных городов имеются или заканчиваются строительством мотодромы. В Свердловске мотодрома нет, его еще и не собираются строить. На ипподром же (там «черные лошади»), как и на стадионы, мотоциклистам вход запрещен. Если к этому прибавить, что у спортсменов мало мотоциклов (да к тому же они крайне изношены), станет ясно, что в городе вообще нет надлежащей материально-технической базы для мотоспорта, не создано самых необходимых условий для успешной учебной и тренировочной работы.

В свете этих данных ясно, почему команда свердловских мотоциклистов ни разу не добивалась успехов в ответственных встречах, почему она вышла из соревнований на кубок ЦК ДОСААФ по ипподрому еще на первом их этапе, почему за последние годы из местных спортсменов не выдвинулось ни одного сильного гонщика и почему свердловчане все чаще стали проигрывать своим районным клубам. А вперед, можно с



# СОЗДАТЬ ОБЛАСТНЫЕ АВТОМОТОКЛУБЫ

И. АНДРИАНОВ,  
председатель Челябинского обкома ДОСААФ

уверенности сказать, свердловчан ждут еще более крупные поражения, так как сходат со спортивной арены по-прежнему местные мастера мотоциклетного спорта, а молодым опытным гошниками в клубе мало оказывают помощи.

В мотоциклин Свердловского автомотокулуба, насчитывающей 15 человек, наряду с опытными спортсменами занимаются и новички-безармейские. Казалось бы, что начальную подготовку они должны были пройти в мотоциклетных низовых коллективах. Но увы, на многочисленных промышленных предприятиях города по существу никакой спортивно-массовой работы с мотоциклистами не ведется. Действующие мотоциклисты имеются лишь в нескольких учебных заведениях. Между тем тяга у заводской молодежи к мотоциклу большая. В этом нам пришлось наглядно убедиться, когда в АМК пришел представитель одного из заводов. Он сообщил, что они приобрели два мотоцикла, оборудовали учебный класс, создали две группы слушателей, и просил прислать инструктора и преподавателя моделиста. В автомотокулубе в ответ на просьбу только развели руками. Оказалось, что клуб за все время своего существования не подготовил ни одного общественного инструктора или преподавателя по автомодели и на оказывает никакой помощи в подготовке водителейских и спортивных кадров первичным организациям.

\* \* \*

Да, не уважают мотоспорт в Свердловске! Вот еще один характерный штрих. В свое время горсовет принял постановление о выселении автомотокулуба на том основании, что мотоциклы своим шумом нарушают покой жителей. Подобрать другое более подходящее помещение было поручено обкому ДОСААФ. И хотя прошло уже свыше трех лет, это постановление не реализовано, а в то время как спортсменам по существу запрещается заводить мотоциклы в гараже.

В областном комитете ДОСААФ в словах ратуют за мотоспорт, но на деле проявляют к нему полное равнодушие. Более того, будущи непосредственными хозяевами клуба, работяги обкома так распоряжаются его доходами, получаемыми от хозрасчетных предприятий, что не оставляют достаточных средств для пополнения и обновления мотоциклов и запасных частей к ним. Это не только ставит гошников в трудные условия, но и подрывает базу мотоциклин. Явно недооценивают мотоспорт и в обкоме физкультуры и спорта.

Стоит ли после всего этого удивляться безответственному отношению к организации и проведению мотосоревнований со стороны таких ответственных исполнителей, как Райнбойн и др.

По нашему глубокому убеждению, Урал, и прежде всего Свердловск, должен стать наряду с Москвой, Ленинградом, Таллином, Ригой еще одним крупным центром мотоциклетного спорта страны. По одиннадцати видам спорта Свердловск уже официально приравнен к Москве и Ленинграду. Нужно, чтобы и по мотоспорту он не отставал от них. Для этого на Урале с его высокоразвитой промышленностью и первоклассным ирбитским мотоциклетным заводом есть все условия.

Б. КУЗНЕЦОВ.

Многие организации ДОСААФ накопили богатый опыт обучения шоферов на курсах и сейчас продолжают успешно выполнять организацию учебного процесса, создавать и укреплять материально-техническую базу. В них работают опытные преподаватели, инструкторы, разумно расходуются денежные средства. Такие курсы оправдали себя и, безусловно, должны существовать. Но, и сомнению, в нашей области, да, видимо, и в других, их немного. Они есть там, где имеются хорошие организаторы и преподавательские кадры, созданы необходимые условия для учебы.

В то же время в работе некоторых курсов обнаружился существенные недостатки. Они касаются учебного процесса, методики преподавания, обеспечения наглядными пособиями, учебниками, снабжения топливно-смазочными материалами и финансовой деятельности.

Обычно, горномами и райомами ДОСААФ, как правило, оказывают мало помощи курсам, не контролируют их деятельность. Этим часто пользуются некоторые люди, выдающие себя за инструкторов и преподавателей. Они пытаются извлечь из этого источник денежных обогачения. Такие факты были и в Челябинской области.

Для того чтобы устранить все указанные недостатки и направить в нужном направлении усилия, необходимо срочно предпринять меры по улучшению подготовки технических кадров в организациях ДОСААФ, необходимо упорядочить это важное дело, для чего целесообразно создать областные автомотокулубы и передать в их ведение подготовку водителей в области. Областные автомотокулубы не должны быть только на бумаге Общества. Им надо предоставить право широко заниматься хозрасчетной деятельностью в рамках их компетенции. Денежные средства, получаемые в результате этой деятельности, должны идти на систематическое улучшение материально-технической и учебной базы, создание наглядных пособий и оснащение филиалов автомотокулуба в городах, районах при крупных первичных организациях ДОСААФ.

Например, имеется несколько городских автомотокулубов, но ни один из них не ведет работу по подготовке технических кадров и будет планомерно организацией автомотоспорта в масштабах всей области.

Чтобы не очень увеличивать административно-управленческие аппараты, по нашему мнению, следует городские автомотокулубы в областных центрах преобразовать в областные. Принципиальная схема такого клуба приведена ниже.

Как видно из схемы, областной автомотокулуб включает в себя отделение автомотоспорта, школу подготовки и перепоготовки шоферов и техническую часть.

Изда отделения — планового обучения водителей и хозрасчетной подготовки шоферов — предусматривается одна учебная часть, моторная и будет планомерно организовывать учебный процесс и разрабатывать методику преподавания. Руководителем учебной подготовки в районах области через зональных инженеров-инструкторов должен заместить

тель начальника автомотокулуба, который одновременно является начальником учебного отдела и руководителем учебной зоны будет входить по 8—10 районов.

Всеми финансовыми вопросами подготовки водителей в районах и филиалах клубов может заниматься бухгалтерия областного автомотокулуба.

Подобром, подготовкой и перепоготовкой преподавателей должны вести непосредственно начальник областного автомотокулуба и его заместители. Это позволит автомотокулубу направлять преподавателей и инструкторов в районы и первичные организации, где их нет или не хватает.

В нашей стране имеются сотни мотоциклистов, а меляющих приобриести мотоциклины еще больше. Но мотоспортом занимаются лишь отдельные группы, главным образом в городах. И это не случайно. В масштабе области мотоспортом никто серьезно не руководит. Нет организаций, которая бы разрабатывала положения о соревнованиях, организовывала их, имела необходимую базу и спортивную инвентарь и т. д.

Роль такого организатора мотоспорта может взять на себя согласно предельной организации ДОСААФ спортивные спорты, начальник которого подчинен непосредственно начальнику областного автомотокулуба. Оно должно иметь методичку для проведения соревнований мотоспортсменов и стать организационным и методическим центром мотоциклетного спорта.

При этой структуре можно создать в каждом городе, районе и крупных первичных организациях ДОСААФ спортивные мотоциклин. Штаб отделения должен составлять 4 единицы: начальник отделения (он же старший тренер), механик (он же старший механик и тренеров в области), механик и слесарь.

При областной автомотокулубе предусматриваются хозрасчетные ремонтно-профилактические мастерские для обслуживания автомобилей и мотоциклов индивидуальных владельцев. Такие мастерские существуют сейчас в некоторых городских автомотокулубах, и они не только себя оправдывают, но и дают большую прибыль.

В составе областного автомотокулуба необходимо иметь хозяйственно-техническую часть, службу ГСМ со штатом в 3 человека; начальник отделения, заведующий складом и кладовыми.

Наш городской автомотокулуб насчитывает в настоящее время 100 человек и вешатных работников. После его преобразования в областной автомотокулуб он должен иметь примерно 30 человек, но объем работы увеличится при этом примерно втрое, не говоря уже о той пользе, которую он может принести в ближайшем будущем и особенно в будущем для подготовки технических кадров и развития автомотоспорта.

Понятно, что такая разрабатка схеме, чем ее осуществить на практике. При воплощении ее в жизнь встретится много трудностей, но они все же могут и должны быть преодолены, ибо интересы развития народного хозяйства, интересы обороны нашей страны требуют неуныжного и планомерного повышения качества подготовки технических кадров.



Школа подготовки

Курс хозрасчетной подготовки и -

Автомоторол

Защитная часть

Секция спортивной подготовки

Секция обслуживания спорта

Секция хозрасчетной работы



# НОВЫЕ ТИПОВЫЕ ПРАВИЛА

А. КОРМИЛИЦЫН,  
начальник Госавтоинспекции Главного управления милиции  
МВД СССР

**В** комплексе проводимых в настоящее время Госавтоинспекцией мероприятий по организации движения транспорта и пешеходов и обеспечению безопасности особое место занимает разработка правил движения.

За последнее время значительно изменились условия движения на улицах и дорогах. Это потребовало пересмотра многих положений, регламентирующих его порядок. Кроме того, необходимо было решить вопрос о единообразии основных положений правил с тем, чтобы они в то же время наиболее полно учитывали местные условия.

На недостатки и ошибки правил движения, утвержденных местными Советами депутатов трудящихся, неоднократно указывалось в периодической печати и, в частности, в журнале «За рулем». К ним следует отнести прежде всего установление низких предельных скоростей, введение различных систем светофорной сигнализации, неодинаковые требования к техническому состоянию подвижного состава и т. д. Эти недостатки, с одной стороны, были вызваны тем, что отдельные положения Типовых правил движения, изданных в 1940 году, устарели, а с другой стороны — стремлением возможно лучше учитывать местные условия.

Казалось бы, перечисленные выше недостатки можно устранить, если ввести единые правила движения для всей территории СССР. Однако этого сделать нельзя, так как невозможно учесть рельеф местности, климатические и другие условия различных районов страны.

Поэтому Госавтоинспекция ГУМ МВД СССР решила создать новые Типовые правила, на основании которых будут разработаны правила движения в каждой союзной республике (вместо областных и городских).

Основные положения Типовых правил будут одинаковыми для всех республик. Это, в частности, касается скоростей движения, сигнализации, дорожных знаков, перевозок людей на грузовых автомобилях, требований к техническому состоянию подвижного состава. Отдельные отступления от типовых правил допускаются лишь в том случае, когда те или иные их положения из-за специфики местных условий не могут быть применены. Кроме того, может быть различие в статьях, предусматривающих ответственность за несоблюдение правил движения.

При разработке новых Типовых правил были учтены предложения работников автомобильного транспорта, высказанные ими на страницах газет, журналов, в письмах, а также рекомендации Международной комиссии о дорожном движении и Комитета по внутреннему транспорту Организации Объединенных Наций.

Крайне низкие предельные скорости движения, установленные старыми типовыми и соответственно местными правилами движения, сковывали инициативу водителей, не позволяли в полной мере использовать динамические качества автомобилей, отрицательно влияли на пропускную способность дорог и перекрестков. Предполагалось, что такие ограничения позволят сократить число дорожных происшествий, но этого достигнуто не было.

В новых Типовых правилах верхний предел скорости на дорогах не ограничен. В городах и населенных пунктах она не должна превышать 60 км/час. При этом водитель во всех случаях обязан придерживаться скорости, обеспечивающей полную безопасность движения и возможность своевременно остановить транспорт. Все ограничения до 5 и 15 км/час, сохранившиеся в старых правилах, отменены.

Новыми правилами установлен предел скорости 20 км/час при проезде мимо шестей, колонн и мест скопления пешеходов, въезде со двора и въезде в двор, а также при гололеде, пониженной видимости (густой туман, дождь, снегопад), буксировке при помощи гибкого троса, возвращении в гараж из-за технической неисправности.

Важную роль в организации движения, и в частности его регулировании, играет светофорная сигнализация. Стремление сделать ее более гибкой привело к применению двух зеленых сигналов в Москве и одноаремного включения желтого и зеленого сигналов в Ленинграде. Однако ни та, ни другая система полностью не отвечает требованиям организации движения.

Новые Типовые правила, наряду со светофорной сигнализацией, имеющей красный, желтый, зеленый сигналы, вводят дополнительные секции. Они оборудованы зелеными стрелками на черном фоне. На перекрестках, где установлены светофоры с дополнительными секциями, повороты налево и направо разрешаются только тогда, когда загораются зеленые стрелки. При этом свет основных сигналов светофора не имеет значения. Новая система светофорной сигнализации весьма гибка и позволяет удовлетворительно организовать движение даже на самых сложных перекрестках.

На участках улиц с интенсивным движением пешеходов предусматриваются специальные пешеходные светофоры, работающие синхронно с обычными светофорами. Если на перекрестке имеется пешеходный светофор, пешеходы должны руководствоваться его сигналами.

На всех светофорах изменено расположение сигналов. Красный сигнал теперь размещен в верхней части светофора, зеленый — в нижней части. Дополнительные секции расположены рядом с зеленым сигналом.

Типовые правила существенно изменяют значение дорожного сигнального знака «Основная дорога». Теперь при установке такого знака водитель обязан остановиться и пропустить транспорт, движущийся по основной дороге (улице), а на суженом участке — остановиться и пропустить встречный транспорт. Наряду с широким применением «мигалок» (желтый мигающий односторонний светофор) это позволит значительно повысить пропускную способность перекрестков и улиц, а также обеспечить безопасность движения. Кроме того, могут быть сняты многие светофоры, так как их функция станет выполнять знак «Основная дорога».

Введено единообразие в толкование зоны действия запрещающих знаков. Действие всех запрещающих знаков, за исключением знака «Въезд запрещен», распространяется:

если кайма на знаке замкнута, то в городах — до площади или пересечения с магистральной улицей, на дорогах в населенных пунктах — до их конца, на дорогах вне населенных пунктов — до ближайшего из них;

если кайма в нижней части знака не замкнута, то повсеместно до ближайшего перекрестка;

если в нижней части знака имеются число и буква, то на указываемом ими расстоянии.

Подъезд транспорта разрешается к объектам, расположенным в зоне действия знаков «Сезонной проезд запрещен», «Автомобильное движение запрещено», «Грузовое движение запрещено», «Мотоциклетное движение запрещено», «Гужевое движение запрещено», в пределах одного квартала.

В случае установки запрещающих знаков (за исключением «Въезд запрещен» и «Подана звуковая сигнала запрещена»)





# ДВИЖЕНИЯ

перед перекрестком их действие распространяется на пересекающую улицу в указанных выше зонах.

Когда вблизи мест расположения знаков «Ограничение веса» и «Ограничение габаритной высоты» нет обьеда, устанавливаются вторые, дублирующие знаки. Они указывают направление обьезда и зону действия «основных» знаков. Действие знаков «Остановка запрещена» и «Стоянка запрещена», установленных над средней проезжей части, распространяется на обе ее стороны, а установленных у тротуара — только на одну сторону, по ходу движения. При правостороннем расположении знаков изображением на их обратной стороне предупреждает водителей транспорта, движущегося во встречном направлении, о запрещении стоянки или остановки в зоне их действия.

В случае установки знаков «Обгон запрещен» и «Обгон грузовым автомобилям запрещен» можно обогнуть любой вид транспорта, движущийся со скоростью менее 20 км/час.

Новыми Типовыми правилами предусматриваются следующие указания: «Место стоянки транспорта», «Перехода», «Голуби», «Берегитесь автомобиля», «Берегитесь трамвая», «Стоп», «Движение в одну, два, три ряда», «Поворот в два ряда», «Проезд по трамвайным путям запрещен», «Остановка транспорта обязательна», «Соблюдение условий поворота трамвая». Исполкомы местных Советов депутатов трудящихся могут устанавливать и другие указания, помогающие водителю ориентироваться в окружающей его обстановке. Они имеют силу знаков, если написаны черной краской на желтом фоне.

В Типовых правилах движения, изданных в 1940 году, не было указаний о линиях безопасности. Поэтому в местных правилах им придавалось различное значение. Теперь вводятся следующие линии безопасности: «Осевая линия», «Линия пешеходного перехода», «Островки безопасности», «Линия резервной зоны», «Линия стоп», «Центр перекрестка», «Тротуарная линия», «Линия посадочной площадки», «Линия зоны стоянки транспорта», «Линия поворота», «Разграничительные линии», «Защелкивающие стрелы».

Осевая линия делит улицу, дорогу на две проезжие части. Она может быть сплошной и прерывистой. В городах и населенных пунктах выезд за осевую линию даже для обгона не разрешается. Разворачиваться и поворачивать налево можно только в местах ее разрыва или там, где висят соответствующие указательные знаки. На дорогах вне населенных пунктов разрешается выезжать за осевую линию только для обгона, если она прерывистая.

«Линии пешеходного перехода» определяют зону, в которой пешеходы могут переходить проезжую часть улицы. Одной из их разновидностей является пешеходная дорожка типа «зебра». При подъезде к такой пешеходной дорожке (на нерегулируемых участках движения) водители всех видов транспорта обязаны уступить дорогу находящимся на ней пешеходам.

«Островки безопасности» служат местом остановки пешеходов на проезжей части улиц. Транспорту заезжать на островки даже при отсутствии пешеходов запрещено.

В Типовых правилах четко определены требования к техническому состоянию транспорта. В частности, не допускается люфт рулевого колеса более 36° для всех отечественных и зарубежных автомобилей. Приведены данные о тормозном пути для автомобилей с полной нагрузкой при скорости в начале торможения 30 км/час на горизонтальном участке сухой дороги с твердым покрытием.

Выше освещены далеко не все, даже наиболее существенные положения новых Типовых правил. Но и из сказанного можно сделать вывод, что разработанные на их основе республиканские правила должны будут способствовать упорядочению движения на улицах и дорогах.

По следам наших  
высказаний

## „КОРОТКИЕ РЕПЛИКИ“

В сентябрьском номере нашего журнала за 1957 год в подборке «Короткие реплики» преподаватель автодела И. Борисов (г. Воронеж) поднял вопрос о необходимости изучения правил уличного движения и поведения пешеходов в начальных и средних школах. В связи с этим редакция получила письмо заместителя начальника отдела безопасности движения при исполкоме Московского областного Совета депутатов трудящихся А. А. Калачева, который сообщил, что их отдел, совместно с Московским областным отделом народного образования, разработал пятисаговую программу по изучению правил движения для школьников. Программа разослана во все школы области с указанием обязательного приема экзаменов от учащихся.

Это начинание заслуживает всемерной поддержки министерства просвещения республики. В частности, при введении единой программы для школ следовало бы увеличить количество учебных часов по правилам движения для всех учащихся.

## СТОЛ-МАКЕТ ДЛЯ ЗАНЯТИЙ ПО ПРАВИЛАМ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ

В Московском институте механизации и электрификации сельского хозяйства изготовлен и успешно применяется на занятиях по правилам уличного движения специальный стол-макет.

Пользуясь им, можно создавать и наглядно изучать многообразные варианты движения транспорта в городских и загородных условиях.

Макет прост и дешев в изготовлении. Его может выполнить своими силами каждая автошкола или курсы подготовки водителей. Он представляет собой стол размером 2,5х1,5 м, с откидными бортами высотой 80—85 см, в рабочем положении закрывающийся двухсторонней крышкой. Размеры стола позволяют размещать вокруг него группу в 25—28 человек, а откинутые борта дают возможность вести конспект.

На макете изображены различные улицы с двухсторонним и односторонним движением, площади с числом выездов от 3 до 5, улицы с различным расположением трамвайных путей, участок безавтомобильной станции, Т-образный перекресток, выезд под арку, стоянки транспорта, железнодорожный неохраняемый и охраняемый переезд, загородные участки движения с холмистым рельефом, где имеются подъем, спуск, обезд и т. д.

При занятиях на столе-макете можно использовать пособия по правилам уличного движения, выпускаемые мастерами «Трансгектограды» (фигуры автомобилей, трамваев, дорожные и сигнальные знаки).

Дома и безавтомобильный макет изготовлены из деревянных брусков, раскрашенных масляными красками. Железная дорога и холмистые участки загородных шоссе-ных дорог вылеплены из мастики. Тротуары сделаны из двухслойного картона, наклеенного на стол. Бульвары, зеленые насаждения у школьных и жилых домов, на участке железной дороги вылеплены из люфы. Для покрытия неасфальтированных участков использован отсыненный песок и опилки, наклеенные на стол. На основных перекрестках установлены светофоры, лампочки которых (малые лампы мотоцикла «Москва») питаются от 6-вольтовой аккумуляторной батареи.

Пуль управления светофорами выведены на боковую сторону стола, благодаря чему пользоваться им очень удобно.

М. КОТЕНЕВ.



## КАКОЙ НАМ НУЖЕН

и эксплуатации автомобиля в условиях широкого диапазона температур окружающей среды (+35°, —40°) определяют требования к системе охлаждения двигателя. Мы считаем, что отечественный малолитражный автомобиль должен быть снабжен двигателем с принудительным воздушным охлаждением, не зависящим от скорости движения.

Как известно, проходимость автомобиля определяется в основном дорожным просветом, базой, шириной колеи, весом, профилем шин и давлением в них, числом ведущих колес. Эти параметры будущего автомобиля должны быть подобраны так, чтобы он мог двигаться по проселочным дорогам, даже находящимся в неблагоприятном состоянии, а именно: дорожный просвет — 250—280 мм; база — 1600—1800 мм; колея — 1200—1250 мм; шины — 5,60×13 или 6,00×12, бескамерные, с внутренним давлением 1,0—1,3 кг/см<sup>2</sup>, имеющие протектор «Универсал» или высокой проходимости; число ведущих колес — 2 и 4; углы въезда и съезда — не меньше 35°.

Динамические качества автомобиля должны быть таковы, чтобы он, обладая хорошими тяговыми свойствами, мог брать быстрый разгон и развивать достаточную скорость (в пределах 70 — 75 км/час на асфальтированном шоссе). Поэтому четырехступенчатая коробка передач и колесный редуктор (для получения нужного дорожного просвета) кажутся нам обязательными.

С нашей точки зрения, органы управления следует выполнять как можно более простыми. Нельзя допускать никакого излишества в приборах и арматуре, в противном случае увеличится цена автомобиля и усложнится уход за ним. Простое и только самое необходимое — вот чем обзаводиться необходимо конструктору.

Мы неоднократно задавали себе вопрос, может ли один тип маленького автомобиля удовлетворить вкусы всех потребителей? Разумеется, нет.

При разном образе условий эксплуатации, которых имеет место в нашей стране, на разных порах надо иметь, по крайней мере, два варианта малолитражного автомобиля со всеми унифицированными агрегатами. Первый вариант — четырехместный автомобиль с закрытым металлическим, а лучше пластмассовым кузовом. Потребителем его будет главным образом городское население. Второй вариант — также четырехместный автомобиль, но с грузопассажирским кузовом и полужестким верхом, хорошо приспособленный для перевозки груза весом 200—250 кг за счет легко убирающихся двух задних мест. Он предназначается для жителей сельской местности, строителей, рабочих шахт и рудников. Этот же вариант должен удовлетворять охотников и туристов, людей, занимающихся садоводством. Его можно также рекомендовать для перевозки почты и товаров в сельской местности.

Мы стоим на той точке зрения, что производство второго варианта автомобиля должно быть начато в первую очередь, так как потребность в нем ос-

# Создайте отечественную конструкцию

Инж. Ф. РЕППИХ

**В**ряд ли кто-либо может возражать против необходимости выпуска нашей промышленностью малолитражных автомобилей, потребность в которых исключительно велика. Мы получаем много писем от людей самых разнообразных профессий из различных районов страны. И почти в каждом письме — ценные практические советы и пожелания будущих владельцев маленьких автомобилей.

Каким же они хотят видеть советский малолитражный автомобиль, какие основные требования предъявляют к его конструкции?

В обобщенном виде эти требования сводятся к следующему. Малолитражный автомобиль должен быть четырехместным, с тем чтобы путем несложных переоборудований на нем можно было перевозить различный багаж весом 200—250 кг. Ему необходимо иметь повышенную проходимость: быть приспособленным к движению по дорогам без твердого покрытия в любое время года. Возможность безархивного хранения, «неприхотливость» в работе — также обязательные его качества. Двигатель автомобиля должен легко запускаться при низких температурах и не бояться перегрева в случае эксплуатации на тяжелых дорогах в жаркое время года. И уж, конечно, все хотят, чтобы советская малолитражка была простой по устройству, долговечной и экономичной.

Если обратиться к конструкции европейской малолитражных автомобилей, то легко убедиться, что в основе их лежат несколько иные принципы. Стремясь максимально снизить вес автомобилей, зарубежные конструкторы приспособляют их к эксплуатации лишь на хоро-

ших дорогах и в местности с умеренным мягким климатом. Долговечность, проходимость, универсальность, возможность использования в суровых зимних условиях нередко отодвигаются на второй план.

Стремление создать достаточно красивые внешние формы в сочетании с хорошей динамикой и малым весом автомобиля в последних европейских образцах («Фиат-500», БМВ-600, «Изабелла» и др.) приводит к различным, подчас весьма оригинальным, конструктивным решениям.

Могут ли такие конструкции удовлетворить индивидуальных владельцев автомобилей в нашей стране? Нам кажется, нет. И вот по каким причинам.

Если увеличение числа мест и приспособление к перевозке груза могут быть достигнуты путем переделки кузова, то изменение соотношения веса и рабочего объема двигателя, степеней его форсировки, передаточных чисел, повышение надежности ходовой части и проходимости потребует коренных изменений в конструкции автомобиля.

Мы не обязаны стремиться к уменьшению рабочего объема двигателя за счет его форсировки по оборотам или степени сжатия. По нашему мнению, массовому потребителю в СССР нужен автомобиль с рабочим объемом цилиндров двигателя порядка 750—800 см<sup>3</sup>; следует также иметь в виду, что получение больших литровых мощностей неизбежно влечет за собой снижение долговечности двигателя и, при эксплуатации автомобиля на проселочных дорогах, создает определенные неудобства. Возможность безархивного хранения

## АВТОМОБИЛЬ

бенно велика. Важно и то, что такой автомобиль потребует для освоения в производстве меньше времени, так как для упрощенного кузова не нужна сложная технологическая оснастка.

Купов автомобиля в обеих вариантах должны иметь отопление, достаточно комфортабельные сиденья и несколько большую, чем у европейских малолитражных автомобилей, вместимость. Следует иметь в виду, что свыше 70% населения нашей страны в течение 4 месяцев года бывает тепло одеждо. Поэтому те 400 мм длины сиденья и 180 мм проема, которые отводятся на одного пассажира в большинстве малых европейских автомобилей, для нас недостаточны. Даже наиболее совершенный кузов автомобиля «Фиат-600» тесен для 4 пассажиров в зимней одежде.

Наш автомобиль должен весить примерно 650 кг. Распределять вес в конструкции следует, исходя из максимальной надежности подвески и шасси. Экономить надо на весе кузова и оборудовании.

Отвественное автомобильное электроборудование еще недопустимо тяжелое. Так, генератор, стартер и аккумуляторная батарея, которым оснащен автомобиль «Москвич-402», весят столько, сколько двигатель Ирбитского мотоциклетного завода, имеющий рабочий объем 650 см<sup>3</sup> и мощность 22 л. с. Вот почему производство маленьких автомобилей потребует выпуска специального электроборудования с минимальными весовыми параметрами.

Существует мнение, что нам не следует заниматься разработкой конструкции маленького автомобиля, не имея опыта; лучше, мол, взять наиболее совершенную зарубежную модель (например, «Фиат-600») и поставить ее на производство. Такая точка зрения может принести только вред, хотя бы потому, что заимствованная конструкция никогда не будет прогрессивной в полном смысле этого слова.

Это не значит, что не надо изучать зарубежные конструкции. Мы — за то, чтобы перенимать опыт, использовать все прогрессивное, но мы против простого копирования. Поэтому мы считаем, что наш будущий маленький автомобиль должен быть отечественной конструкцией.

В заключение несколько слов о статье инж. А. Майорова, опубликованной в № 9 журнала «За рулем» за 1957 год. Мы полностью разделяем точку зрения А. Майорова и авторов рисунков В. Армаова, Ю. Долматовского и А. Молчанова, помещенных на обложке этого номера журнала. В то же время надо еще раз подчеркнуть, что хорошая проходимость маленького автомобиля, его универсальность и дешевизна в сочетании с надежностью — вот что должно быть главным при практическом решении вопроса.

Нельзя забывать, что многим сотням тысяч советских людей малолитражный автомобиль нужен не для развлечения, а для повседневной работы. Дело чести конструкторов найти наилучшие решения и как можно скорее воплотить их в металле.

г. Ирбит.

## ПОЖАЛУЙСТА, БЕЗ ДЕФЕКТОВ

Канистры автолюбителям необходимы. И потому отрадно было увидеть их в продаже. Но вот беда: делают их небрежно, с дефектами.

В горловине канистры имеется трубка. При сливе бензина через нее должен проходить воздух внутрь. А этого не происходит, так как наружный конец трубки расположен слишком далеко от края горловины. Поэтому при заправке машины канистра «заглохнет», горючее разбрызгается. У канистры, которая делалась Московский завод, ролики, расположенные по бокам горловины, обычно не вращаются. Это приводит к быстрому износу запорной шпильки, к потере герметизации.

Заводским ОТК нужно повысить требования к качеству канистр.

А. ПИСАРЕВ.

г. Серпухов.

## ГДЕ ПРИОБРЕСТИ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ?

С каждым годом растет число автомобилей, находящихся в личном пользовании трудящихся. Однако снабжение многочисленного парка личных автомобилей запчастями до сих пор не организовано. Их могут приобретать главным образом жители тех городов, в которых имеются специализированные магазины. Большинство же автолюбителей тех возможностей не имеет и испытывает значительные трудности. Правильно было бы организовать снабжение владельцев автомобилей запчастями через систему Главпостторга, тем более, что почтовые отделения имеются во всех населенных пунктах.

Б. КАЛИНИН.

г. Ульяновск.

## ЧИТАТЕЛИ

*предлагают*

### НУЖНЫ ПРОТИВОТУМАННЫЕ ФАРЫ

Шоферам нашей автоколонны нередко приходится водить автомобиль в условиях густого тумана. На Северном Кавказе туманы — обычное явление.

Движение в тумане, по горным дорогам создает многочисленные трудности для водителей. Не говоря уже об опасностях, которые возникают на каждом шагу, приходится резко снижать скорости, что приводит к нарушению графика.

Все это происходит потому, что выпускаемые автозаводами машины не оборудованы противотуманными фарами. Пора практически решить это вопрос.

Водители Кисловодской автоколонны [следует семнадцать подписей].

### РАЗНООБРАЗИТЬ ОКРАСКУ АВТОМОБИЛЕЙ

Неотделимы от городских пейзажей вереницы бегущих по улицам автомашин. И вполне понятно, что автомашина, особенно легковая, — это не просто средство передвижения, но и — в части внешней ее формы — своеобразное произведение искусства. Художник, создающий удачнообтекаемую и приятную для глаз форму кузова, должен думать также и о подборе хороших цветов для ее окраски.

В США и в Европе автомобильные фирмы за последние годы значительно увеличили разнообразие лаков, применяемых для окраски машин. Предполагается также, что в ближайшие годы начнется применение красок, содержащих так же, как и ближайшие годы начнется применение красок, содержащих также пигменты, благодаря чему автомобили будут красочно выглядеть не только днем, но и ночью.

Хотелось бы, чтобы работники нашей автопромышленности учитывали этот опыт.

Р. ФЕДОРОВ.

### ПОЛЕЗНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ

Для перевозки громоздких грузов небольшого веса можно с успехом использовать легкий автомобиль, если иметь к нему съемный багажник, который устанавливается на крыше. Простая конструкция такого багажника, разработанная нами для автомобиля «Москвич», показана на снимке. Багажник выдерживает груз весом до 80 кг, не деформирует кузов. Крепится багажник четырьмя крючками, расположенными около стоек дверей.

В крыше и кузове автомобиля не делается никаких дополнительных изменений, и багажник можно установить в течение нескольких минут. Груз на багажнике удерживается ремнем. Ширина багажника равна ширине крыши автомобиля. Длина — 1100 мм. Опорные дуги должны быть выгнуты по профилю крыши. Расстояние между опорами — 1300 мм. Концы передней и задней дуг сходятся под углом 45°. В них ввариваются гайки М 8×1,25. В гайки ввинчиваются стержни резиновых опорных шайб. Большая толщина резинового слоя опорных шайб обеспечивает плотное прилегание багажника к крыше в шести точках и исключает деформацию.

Багажник [его вес около 5 кг] мы изготовили из стальных трубок диаметром 16 и 11 мм. На трубки надеты резиновые кольца, препятствующие повреждению груза. По ориентировочной калькуляции Ленинградского велозавода изготовление багажника будет стоить не более 200 рублей.

Следовало бы внедрить его в производство.

В. КОЗЛОВ,

г. Ленинград.





# ПОДКАПОТНЫЙ УТЕПЛИТЕЛЬ

## ДВИГАТЕЛЯ

**В** холодное время года на радиатор и капот двигателя автомобиля для уменьшения теплоотдачи обычно надевают стеганные утеплительные чехлы, сшитые из дерматина или плотной ткани. Такие чехлы быстро изнашиваются, для их изготовления требуется дорогостоящий материал (дерматин, клеенка, текстовинит), нередко они вызывают порчу краски и хромировки из-за скопления под ними влаги, грязи и льда. На некоторых автомобилях (ЗИМ, М-20, «Москвич-402» и др.), из-за особенности внешних форм, вообще трудно установить наружный утеплитель капота. Кроме того, утеплитель, устанавливаемый на решетку радиатора, мало эффективен и сильно ухудшает внешний вид автомобиля.

Нами предлагается устанавливать утеплители под капотом двигателя и непосредственно на радиатор (под облицовкой). Такие утеплители лишены указанных выше недостатков. Они не подвержены действию атмосферных влияний, могут быть изготовлены из недорогих материалов, не портят внешнего вида автомобиля. Внутренний утеплитель, устанавливаемый непосредственно на радиатор, более эффективен.

Производство внутренних утеплителей целесообразно организовать на заводах — изготовителях автомобилей. Для всех автомобилей, поставляемых в средние и северные районы нашей страны, необходимо изготавливать вторые стенки и боковые панели капота из легких теплоизоляционных материалов — пенопласта или стекловаты. Внутренний же съемный чехол на радиатор можно поставлять вместе с набором принадлежностей и инструмента к автомобилю.

Инж. И. БАСКАКОВ.

В СВЯЗИ С ТЕМ, ЧТО ПОКА ПОДОВЫЕ УТЕПЛИТЕЛИ ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ НЕ ВЫПУСКАЮТСЯ, ИХ МОЖНО ИЗГОТОВИТЬ САМОСТОЯТЕЛЬНО, РУКОВОДСТВУЯСЬ ПУБЛИКУЕМЫМИ РИСУНКАМИ.

# ЭТО УДОБНО И

## УТЕПЛИТЕЛЬ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ М-20 «ПОБЕДА»

Утеплитель панели капота (1) изготавливается из листа 3-миллиметровой фанеры, на которую с одной стороны наклеивается слой ваты, закрытой тканью. Края ткани заворачиваются на фанеру и пришиваются по периметру на швейной машине. Готовый утеплитель ставится ватой вверх под панель капота. Утеплитель ничем крепить не надо, так как он под действием собственной упругости будет прижат к капоту, опираясь в его кромки.

Утеплитель радиатора (2) изготавливает-

ся стеганным из дерматина и байки с прослойкой ваты или войлока. Пригодна также и другая достаточно прочная ткань. В средней части утеплителя делается окно с откидным клапаном. При чрезмерном охлаждении радиатора можно, кроме того, прикрыть жалюзи.

Утеплитель устанавливается на радиатор сверху, поверх жалюзи, и ничем специально не крепится. Для удобства постановки утеплителя в переднюю его стенку можношить картон или тонкую фанеру.

## УТЕПЛИТЕЛЬ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ-402»

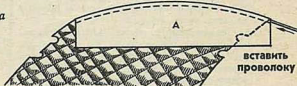
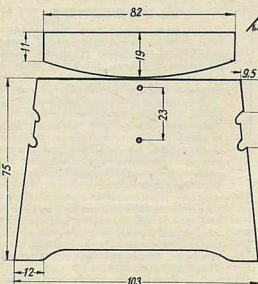
Утеплитель панели капота (1) изготавливается стеганным из дерматина или клеенки и байки (либо другой, достаточно прочной ткани) с прослойкой ваты или войлока. К передней части утеплителя пришит фартучек (А). Сшитый утеплитель закладывается под распорки панели капота и укрепляется в задних углах шурупами по листовому металлу с шайбами, для чего около петель капота нужно пробить или просверлить соответствующие отверстия. В средней части утеплитель удерживается планкой (4), прижатой винтами крепления флажка. Для жесткости в переднюю кромку вставляется проволока.

Утеплитель на радиатор (3) изготавливается из тех же материалов. В его средней части делается окно для прохода воздуха, количество которого можно регулировать жалюзи. Имеющий-

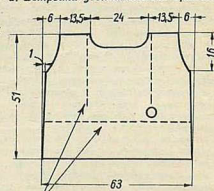
ся клапан требуется опускать только при очень сильных морозах или при длительных стоянках. При постановке утеплителя необходимо отнять две верхние планки крепления радиатора. Для тяги управления жалюзи в левой боковой стенке утеплителя делается прорезь.

Для уменьшения теплопотерь и устранения задувания холодного воздуха при движении автомобиля в нижней его части, между балкой передней оси и радиатором, устанавливается утеплительный брызговик (2). Этот брызговик лучше сделать из водонепроницаемого картона или обычного картона, оббитого с двух сторон клеенкой. Для слива воды из радиатора на спусковой краник надевается кусок резиновой трубки, конец которой пропускается через отверстие в брызговике.

1. Выкройка утеплителя панели капота для автомобиля «Москвич-402»



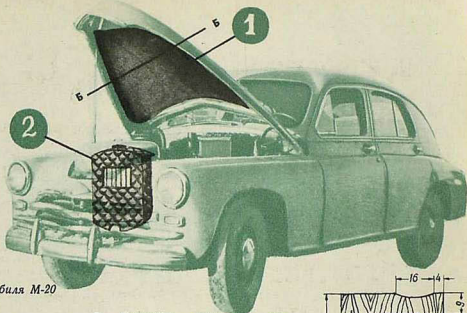
2. Выкройка утеплительного брызговика.



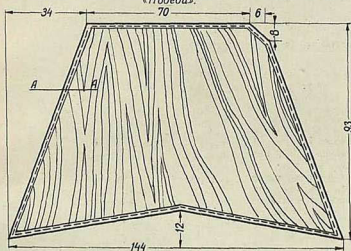
# КРАСИВО

ИЗОБРАЖЕННЫЕ ЗДЕСЬ УТЕПЛИТЕЛИ УЖЕ В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ ПРИМЕНЯЮТСЯ В ОДНОЙ ИЗ АВТОБАЗ МОСКВЫ И ХОРОШО ЗАРЕКОМЕНДОВАЛИ СЕБЯ. ОПЫТ ПОКАЗАЛ, ЧТО ОНИ ТАКЖЕ МОГУТ БЫТЬ ИЗГОТОВЛЕНЫ И ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ «ВОЛГА» И «ЗИМ».

(Размеры на выкройках даны в см, припуски на швы не учтены).



1. Выкройка утеплителя панели капота для автомобиля М-20 «Победа».



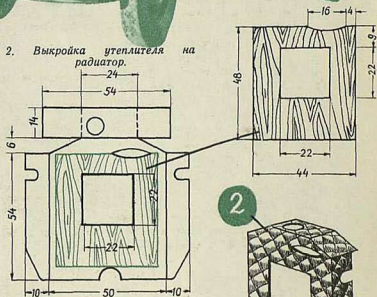
Разрез по АА



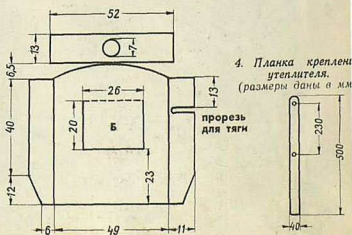
Разрез по ВВ



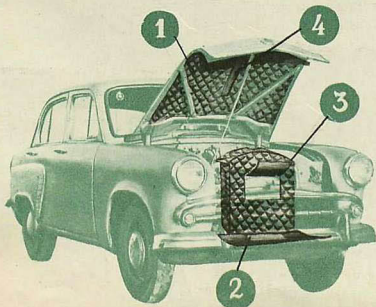
2. Выкройка утеплителя на радиатор.



3. Выкройка утеплителя на радиатор.

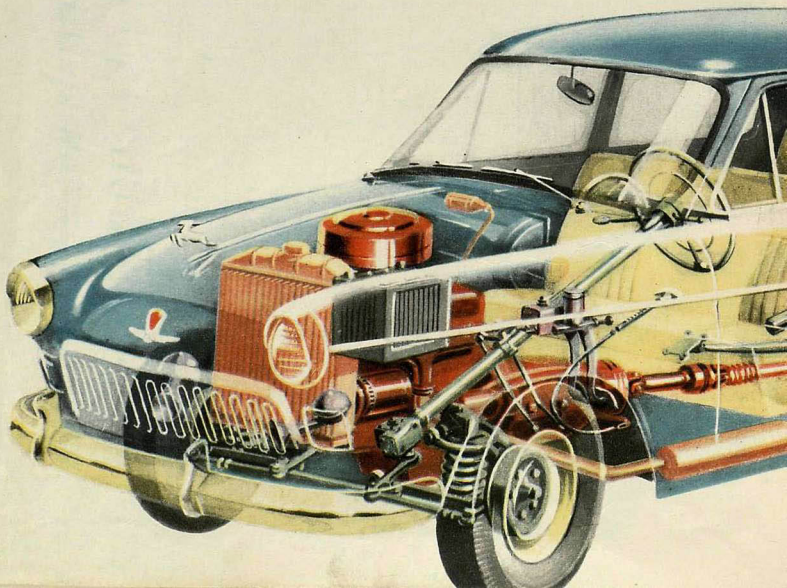


4. Планка крепления утеплителя. (размеры даны в мм)

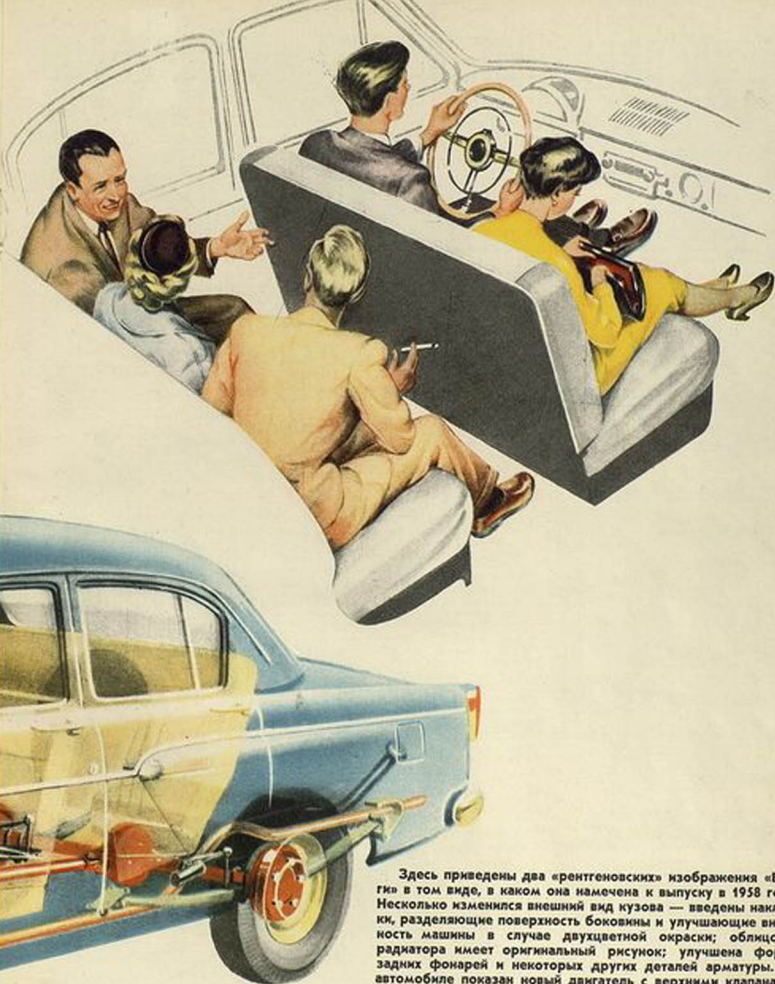


# АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-М 21 „ВОЛГА“

*Этот автомобиль, выпускаемый Горьковским автозаводом, уже описан подробно в нашем журнале (см. «За рулем» № 3 за 1956 год и № 3 за 1957 год).*





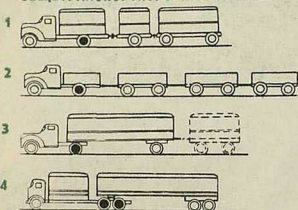


Здесь приведены два «рентгеновских» изображения «Волги» в том виде, в каком она намечена к выпуску в 1958 году. Несколько изменился внешний вид кузова — введены накладки, разделяющие поверхность боковины и улучшающие внешность машины в случае двухцветной окраски; облицовка радиатора имеет оригинальный рисунок; улучшена форма задних фонарей и некоторых других деталей арматуры. На автомобиле показан новый двигатель с верхними клапанами, развивающий 70 л. с. при 4000 об/мин. На рисунке изображены также автоматическая коробка передач с гидротрансформатором и задний мост с гипоидной передачей.

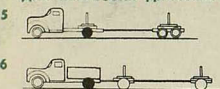
Автомобиль имеет просторный 5-местный кузов, развивает скорость 130 км/час и расходует 10—12 литров топлива на пробег в 100 км.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ СХЕМЫ АВТОПОЕЗДОВ

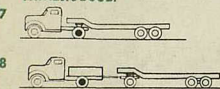
## ОБЩЕТРАНСПОРТНОГО НАЗНАЧЕНИЯ



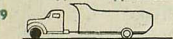
## ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ДЛИНОМЕРОВ



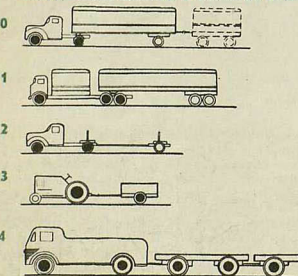
## ТЯЖЕЛОВОЗЫ



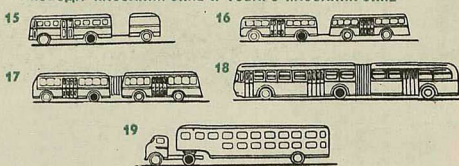
## ПОЕЗДА С ОДНООСНЫМ ТЯГАЧОМ



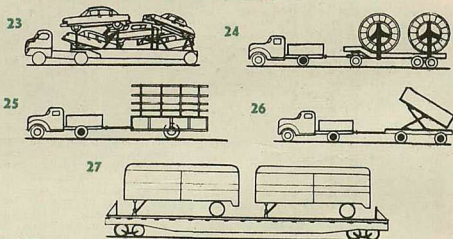
## ПОЕЗДА ПОВЫШЕННОЙ И ВЫСОКОЙ ПРОХОДИМОСТИ



## ПОЕЗДА ПАССАЖИРСКИЕ И ТОВАРО-ПАССАЖИРСКИЕ



## СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ АВТОПОЕЗДА



1 — автомобиль-тягач, 2 — малый баластный тягач, 3 — седельный тягач, 4 — тягач типа «Верблюды», 5 — тягач с коником, 6 — тягач баластный, 7 — седельный тягач с многоколесными прицепами, 8 — баластный тягач, 9 — одноосный тягач, 10 — седельный тягач с двумя ведущими осями, 11 — тягач типа «Верблюды» со всеми ведущими осями, 12 — седельный тягач с коником, 13 — тягач-трактор, 14 — автомобиль-электростанция, 15 — автобус с прицепом для багажа, 16 — автобус с пассажирским прицепом, 17 — автобус с переходом на прицеп, 18 — сочлененный автобус, 19 — седельный тягач с пассажирским полуприцепом, 20 — легковой автомобиль с грузовым прицепом, 21 — легковой автомобиль с лодкой, 22 — легковой автомобиль с дачей, 23 — для перевозки легковых автомобилей, 24 — для перевозки кабелей, 25 — для строительных панелей, 26 — тягач с прицепом-погрузчиком, 27 — полуприцепы-контейнеры на ж.-д. платформе.



# АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПОЕЗДА

ЕСТЬ ВСЕ ОСНОВАНИЯ СЧИТАТЬ, ЧТО АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПОЕЗДА БУДУТ НАХОДИТЬ СЕБЕ ВСЕ БОЛЬШЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ НАШЕЙ СТРАНЫ. МОЛОДЫЕ ДОСААФОВЦЫ, ГОТОВЯЩИЕСЯ СТАТЬ ВОДИТЕЛЯМИ, ТАК ЖЕ, ВПРОЧЕМ, КАК И ОПЫТНЫЕ ШОФЕРЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ПОКА ПРАКТИКИ ВОЖДЕНИЯ АВТОПОЕЗДОВ, ДОЛЖНЫ БЛИЖЕ ОЗНАКОМИТЬСЯ С НИМИ, ИЗУЧИТЬ ОСОБЕННОСТИ ИХ ВОЖДЕНИЯ.

Инж. Б. МОРОЗОВ,  
кандидат технических наук;  
А. СКЕРДЖЕВ,  
главный конструктор КБ прицепов  
НАМИ



В США более 90% всех автопоездов представляют собой седельные тягачи с полуприцепами. На снимке: автопоезд с тягачом фирмы «Уайт» грузоподъемностью 21,6 т. Общая его длина — 18,3 м, вес — 36 т, мощность двигателя — 200 л. с.



В Европе автопоезда чаще всего состоят из седельного автомобиля-тягача с двухосным или трехосным прицепом. На снимке: автопоезд итальянской фирмы «Фиат» грузоподъемностью 21 т.

Советский автопоезд производства Минского автозавода, состоящий из седельного тягача МА3-200-В и бортового полуприцепа МА3-5215-В.

**К**рупный советский ученый академик В. Н. Образцов указывал в свое время, что в истории развития подвижного состава большинства видов транспорта наблюдается следующая закономерность: если на начальной стадии этого развития каждая единица подвижного состава состоит из одного звена, которое несет на себе груз и одновременно создает тяговое усилие (лошадь с вьюком), то на следующей стадии тяговая и грузонесущая функции уже разделяются — вместо одного появляются два звена (лошадь с телегой), а в дальнейшем число грузонесущих звеньев увеличивается в соответствии с требуемой производительностью (лошадь, тянущая по рельсам поезд вагонеток).

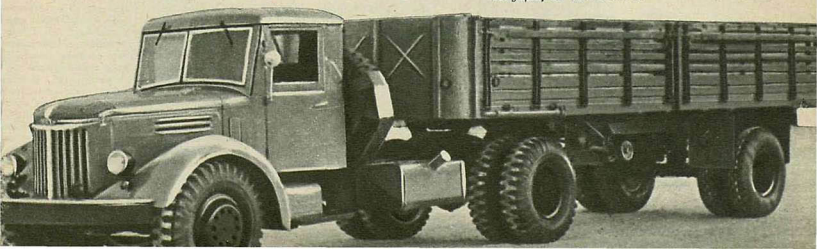
Эта закономерность в общих чертах справедлива и для автомобильного транспорта, хотя специфика его, разумеется, влияет на детали схемы. Известно, что одной из самых главных проблем на автомобильном транспорте является снижение себестоимости перево-

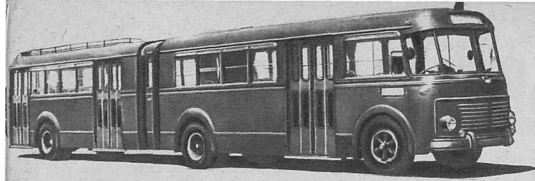
зок, которое достигается наиболее эффективно посредством увеличения грузоподъемности транспортной единицы. А увеличить грузоподъемность можно лишь двумя путями: либо все более и более усиливая конструкцию автомобиля, либо увеличивая число звеньев, сцепляемых к этому автомобилю.

Практика показывает, что первый путь ведет к непомерному усложнению и удорожанию конструкций, так как требует создания дополнительных осей, не отрывая при этом достаточных возможностей увеличения емкости грузовой платформы. В то же время основные элементы автопоезда равной грузоподъемности гораздо проще по конструкции, имеют, как правило, значительно меньшую первоначальную стоимость и могут выпускаться на базе хорошо налаженного массового производства.

Этим прежде всего и объясняется, что развитие подвижного состава автотранспорта идет в направлении от одиночного автомобиля к автомобильному поезду. Кроме того, последний имеет еще ряд эксплуатационных преимуществ перед одиночным автомобилем, о которых будет сказано ниже.

<sup>1</sup> «Известия АН СССР» № 10—11 за 1945 год.





Сочлененный автобус итальянской фирмы «Виберти», имеющий 140 мест.



Трехосный прицеп немецкого производства.

#### ЧТО ТАКОЕ АВТОПОЕЗД

Обычно под автопоездом понимают автомобиль-тягач с прицепами и к нему одной или несколькими безмоторными повозками. Такое понимание, безусловно, правильно, но в современных условиях становится неполным. Достаточно взглянуть на таблицу, где представлен типаж современных автопоездов, чтобы увидеть, что отнюдь не только наличие прицепаемых к автомобилю повозок определяет главный признак автопоезда. Среди современных автопоездов есть и такие, которые не имеют прицепаемых повозок. Это седельные тягачи, соединенные с полуприцепом неразъемным опорно-сцепным устройством (например, сочлененные автобусы); есть и поезда с так называемыми «однососными тягачами». Не является характерным признаком автопоезда также и безмоторность прицепаемых повозок. Так, например, известны автопоезда, имеющие на полуприцепе вспомогательный (буксирный) двигатель, включаемый в момент преодоления поездам затяжного подъема. В других случаях на каждом из звеньев многоосного автопоезда установлены вторичные электрические двигатели, а во время как первичный двигатель — дизель находится лишь на одном из звеньев.

Таким образом, отличительной особенностью автопоезда является наличие в его составе не менее чем двух

звеньев, шарнирно соединенных между собой. Все остальные признаки характеризуют лишь различные типы поездов, которые существуют в довольно большом многообразии.

Звено автопоезда, через колеса которого передается действующее на поезд тяговое усилие, называется тягачом. В подавляющем большинстве случаев автопоезд имеет только одно (всегда — голосное) тяговое звено, а остальные звенья являются «пассивными прицепами». В случае, когда тяговое усилие передается также и через колеса прицепаемой повозки, ее называют «активной». За голосным звеном поезде при этом условно сохраняется название тягача, так как там находится водитель и первичный двигатель.

Следует также уточнить определение основных элементов, из которых состоит обычно автопоезд, так как в современной технической литературе до сих пор нередки разночтения и, главное, лишние термины, как, например, «однососный прицеп», «ростпуск» и пр. Следующие три определения полностью исчерпывают все известные в настоящее время схемы прицепаемых повозок.

**Прицеп** — это звено автопоезда, которое передает весь свой вес через собственные колеса, причем число шарниров в составе автопоезда увеличивается при наличии прицепа на два.

**Полуприцепом** является звено автопоезда, которое передает через собственные колеса только часть своего веса, а число шарниров в составе поезда увеличивается при наличии полуприцепа на единицу.

И, наконец, **прицепной осью** называется звено автопоезда, которое передает через собственные колеса практически весь вес, но число шарниров в составе поезда увеличивается при наличии такой оси только на единицу.

Заканчивая замечания о терминологии, необходимо указать еще на одну особенность. Речь идет о невозможности провести резкую грань между ав-

Тягие прицепы-дачи, широко распространенные в США, начали выпускать отдельные фирмы Западной Европы. Однако стоимость этого «оомика на колесах» остается все еще очень высокой.

топоезды и современным транспортным тракторным поездам. Разница здесь будет не столько, чем между двумя автомобилями, один из которых предназначен для работы на шоссе, а другой — на бездорожье. Исходя из этого, в приводимую здесь таблицу типажа автопоездов введены также и тракторные сельскохозяйственные транспортные поезда.

#### В ОСНОВЕ — АВТОМОБИЛЬНАЯ ТЕХНИКА

Если бы речь шла о любом другом транспортном средстве или машине, то приведенную выше общую характеристику можно было бы считать лишь вводной, после чего надлежало бы дать обзор конструкции, описание основных узлов, агрегатов и т. д. В популярной статье об автомобильных поездах этого, на наш взгляд, не требуется, хотя они, разумеется, также имеют свои конструктивные особенности и специальные агрегаты и узлы (например, сцепки, повторные устройства, тормозные системы на прицепах, управляемые из кабины водителя, и т. д.). Дело в том, что автомобильный поезд — это, при всех его специфических особенностях, все тот же автомобиль, принципиальная конструктивная схема которого хорошо известна. А развитие автомобиля фактически определяет степень конструктивного совершенства автомобильного поезда.

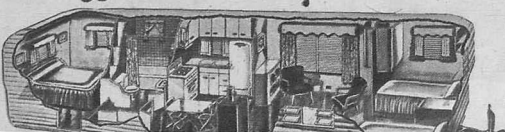
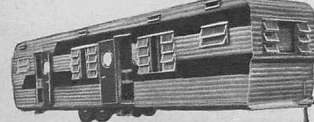
Из всего сказанного, однако, вовсе не следует, что развитие автомобильного транспорта от одиночных автомобилей к автопоездам должно привести к значительному ограничению сферы их применения. Общая правильно намеченная линия развития предполагает наличие частных линий развития. Нам хотелось лишь подчеркнуть, что благодаря высокой úrovню развития автомобильной техники открываются более широкие перспективы развития автомобильных поездов на автомобильном транспорте.

В рамках журнальной статьи практически невозможно охватить все многообразие конструкций автомобильных поездов, применяемых уже сейчас. Количество их исчисляется тысячами. Впрочем, необходимо в таком описании и нет. Читателю достаточно взглянуть на приведенные здесь иллюстрации, чтобы получить представление об общей картине.

#### ПРЕИМУЩЕСТВА И НЕДОСТАТКИ

Гораздо более важно уяснить себе преимущества, которые дает автопоезду его главная особенность — шарнирно-сочлененное строение.

Прежде всего речь идет о возможности оперативного маневрирования подвижного состава в соответствии с особенностями эксплуатационной обстановки. За счет изменения состава автопоездов можно, например, варьировать грузоподъемность, организовать работу специального тягача с полуприцепами разных типов и т. д. Применение автопоездов позволяет вести до минимума простои под погрузкой и разгрузкой основной транспортной единицы — тягача, который, доставив в место погрузки прицеп или полуприцеп, может тотчас же продолжать транспортную работу, отводя другое, уже нагруженное звено к месту разгрузки и наоборот. Такое совмещение времени погрузочно-





Прицеп 754-В производства Ирбитского автоприцепного завода, предназначенный для буксировки автомобилями ЗИЛ-150, ЗИЛ-164, ЗИЛ-157.



Автопоезд, состоящий из тягача ГАЗ-51 П и полуприцепа-фургона ПАЗ-744, выпускаемого Павловским автобусным заводом. Грузоподъемность 4 т.

разгрузочных операций со временем транспортировки грузов дает большой экономический эффект.

Большую роль играет также то, что автопоезд, при той же, как и у одиночного автомобиля грузоподъемности, обычно имеет большую (на 15—20%) площадь платформы. Это дает возможность перевозить легкие грузы с большим, чем у одиночного автомобиля, коэффициентом использования грузоподъемности.

Располагая относительно большей площадью грузовой платформы, автопоезд в то же время требует гораздо меньшей площади помещений, необходимых для обслуживания и хранения, так как практически в закрытом положении содержится только тягач. Большая простота конструкции основных звеньев автопоезда определяет к тому же и меньшую стоимость их технического обслуживания.

Преимуществом автопоездов является их меньший, чем у большегрузных автомобилей, собственный вес. Например, вес большегрузного (8—10 т) автомобиля составляет 90—95% грузоподъемности, в то время как вес автопоезда той же грузоподъемности не превышает 60—75%.

Обрисованные выше преимущества с избытком искупают недостатки примененных автопоездов, которые, конечно, тоже имеют место. К ним в первую очередь относится повышенная требовательность автопоезда к условиям движения и производства погрузочно-разгрузочных операций. Автопоезд, естественно, может пройти не по всякой дороге, где проедет автомобиль и не всегда с такой же скоростью. Бывают затруднения также и с организацией погрузочно-разгрузочных работ. Однако практика показывает, что многие из этих недостатков можно свести к нулю правильным выбором схемы поезда. Так, например, повышенная требовательность к планировке погрузочной площадки характерна не для автопоездов вообще, а по существу только для одного типа поездов.

В СССР преимущественное распространение имеют поезда с двухосными прицепами. Объясняется это тем, что им в наших дорожных условиях в значительной степени свойственны отмеченные недостатки. Например, при перевозках по скользким дорогам эксплуатация поездов с полуприцепами часто бывает невозможной, между тем поезда с прицепами в таких условиях просто расцепляют и продолжают эксплуатацию торговых автомобилей в одиночку.



Автопоезд Мытищинского машиностроительного завода ММЗ-584.

Подобные же возможности открываются при эксплуатации поездов с прицепами осми, которые к тому же легче и проче двухосных прицепов.

#### РАСПРОСТРАНЕНИЕ АВТОПОЕЗДОВ

Уже простое сопоставление эксплуатационных преимуществ и недостатков автомобильных поездов приводит к выводу о полной целесообразности их развития. Если к тому же учесть обрисованные в начале экономические выгоды организации производства автопоездов, то становится ясным, почему они получают все большее распространение как за границей, так и в СССР.

Особенно большое развитие получили автопоезда в Соединенных Штатах Америки, где они уже сейчас выполняют более 70% всей транспортной работы автомобильного парка, т. е. в два с лишним раза большую работу, чем одиночные автомобили. По статистике 1956 года, в США имелось около полумиллиона автопоездов (486 000 тягачей и 508 600 прицепов и полуприцепов), причем это количество постоянно увеличивается и, по подсчетам американских специалистов, должно к 1960 году достигнуть цифры в 800—900 тысяч единиц.

Наиболее распространенным видом автопоезда в США является седельный тягач с полуприцепом, к которому нередко присоединяется еще и прицеп. Все больше внимания уделяется также и производству седельных тягачей типа «верблюд», несущих на себе, кроме нагрузки от полуприцепов, еще и полезный груз. Широко применяются в США также и различного рода фургонные модификации прицепов и полуприцепов. Количество находящихся в эксплуатации поездов увеличивается и в других странах. Так, например, в Западной Германии количество тягачей возросло в 1956 году на 8%, а одиночных автомобилей — на 1%. В Англии за последние

пятьлетие годовой выпуск прицепов увеличился.

В странах Западной Европы, а также в США, основным видом автопоезда является бортовой автомобиль-тягач с двухосным, либо трехосным прицепом.

В Советском Союзе работы по совершенствованию существующих и созданию новых моделей автомобильных поездов и их отдельных звеньев ведутся на ряде заводов и в НАМИ. За последние годы создан ряд моделей тягачей, прицепов и полуприцепов, широкое применение которых на автомобильном транспорте позволит значительно повысить его производительность. Особенно следует отметить конструкции, созданные за последние годы Минским автомобильным заводом (большинство из них освещалось в журнале «За рулем»), а также полуприцепы Павловского автобусного завода и Мытищинского машиностроительного завода. Исключительно на производстве прицепов специализируется Ирбитский автоприцепный завод. В 1958 году он начал выпускать новый прицеп 754-В, конструкция которого разработана совместно с НАМИ.

*Это тоже своего рода автопоезд, хотя применение его сулит не столько экономические выгоды, сколько удобства и удовольствия для туристов. Он создан Центральным конструкторским бюро Министерства субстроения СССР.*



Я желал бы получить ответ  
о том, над какими марками  
мотоциклов работает отечест-  
венная промышленность.  
Ответ желательно сопроводить  
рисунками.

БССР, Могилевская обл.  
г. Горки  
ул. Вильямса, 28 кв. 116

Сарасек П.И.

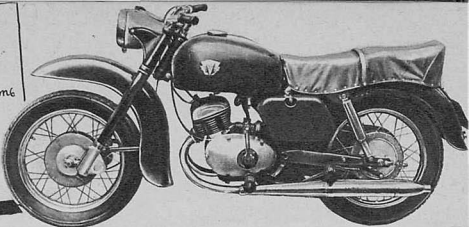


Рис. 1. Мотоцикл М-101 с двухцилиндровым двухтактным двигателем.

**В** послевоенные годы наша мотоциклетная промышленность значительно расширилась и продолжает развиваться. Если в 1940 году в Советском Союзе было выпущено только 6,8 тысячи мотоциклов, то в 1957 году мотоциклов и мотороллеров было выпущено свыше 300 тысяч штук.

Наряду с увеличением выпуска мотоциклов непрерывно совершенствуется их конструкция. Выпускаемые в настоящее время модели имеют очень мало общего с первыми послевоенными мотоциклами. Конструкторы много поработали над повышением долговечности, улучшением комфортабельности и повышением мощности двигателей мотоциклов. В 1951 году Ижевский завод освоил выпуск мотоциклов ИЖ-49, в 1957 году начал серийное производство мотоциклов ИЖ-56.

При этом Ижевский завод коренным образом изменил конструкцию ходовой части мотоцикла ИЖ-49. Вместо штампованной рамы устанавливается трубчатая, созданная новая маятниковая подвеска заднего колеса и т. п. Особо надо отметить, что на мотоцикле ИЖ-56 установлен двигатель, имеющий алюминиевый цилиндр, что впервые применяется в массовом производстве отечественного мотоцикlostроения. Это дало возможность повысить мощность двигателя и улучшить его охлаждение.

В настоящее время на заводе работают над конструкцией мотоцикла ИЖ-58, опытные образцы которого изготовлены и проходят испытания. Основное отличие мотоцикла ИЖ-58 от мотоцикла ИЖ-56 — в двигателе. Двигатель ИЖ-58 — двухтактный, двухцилиндровый с рабочим объемом 350 см<sup>3</sup>. Цилиндры двигателя отлиты раздельно, ноленчатый вал состоит из двух половин, что дает возможность унифицировать его детали с деталями двигателя мотоцикла К-175.

Мощность двигателя и максимальная скорость мотоцикла ИЖ-58 будут выше, чем у мотоцикла ИЖ-56. Несмотря на это, расход горючего должен быть не-

сколько уменьшится в сравнении с мотоциклом ИЖ-56. Коллективу конструкторов Ижевского завода предстоит еще серьезная работа по доработке и доводке конструкции мотоцикла ИЖ-58.

Конструкторы Минского моторовелозавода совершенствуют мотоцикл М1М, одновременно работают над созданием новой модели. Им разработана конструкция мотоцикла М-101 с двухцилиндровым двухтактным двигателем [250 см<sup>3</sup>]. Завод уже изготовил два опытных образца этого мотоцикла [рис. 1] и занимается доводкой отдельных его агрегатов. Конструкторы рассчитывают получить мощность двигателя не менее 15 л. с. Этот мотоцикл имеет четырехступенчатую коробку передач, штампованную раму, рычажную переднюю вилку с гидравлическими амортизаторами, маятниковую подвеску заднего колеса с гидравлическим амортизатором. На нем будет установлен генератор переменного тока. Вес мотоцикла — 130 кг. Максимальная скорость — 110 км/час.

Конструкторы Ковровского завода, совместно с ЦКБ мотоцикlostроения, работают над новой 4-ступенчатой коробкой передач для мотоцикла К-175.

На Киевском мотоциклетном заводе разработана новая конструкция мотоцикла М-53. Его внедрение в производ-

ство будет осуществлено в три этапа. Вначале будет выпущен мотоцикл М72Н1. На нем устанавливается новая передняя вилка и колеса. Эта машина выпущена в конце 1957 года. В дальнейшем на мотоцикле будет установлена новая рама с маятниковой подвеской заднего колеса, седло подушечного типа, усиленные тормоза и произведен ряд других изменений. Производство таких мотоциклов [М72Н2] должно быть осуществлено во II квартале 1958 года. В конце 1958 года на мотоцикле [М72Н2] будет установлена новая облегченная боковая коляска, новые органы управления и изменена система питания.

Одновременно конструкторы завода работают над доводкой конструкции нового двигателя 500 см<sup>3</sup> с верхними клапанами. Характерной особенностью этого двигателя является то, что в нем применены подшипники скольжения в нижних головках шатуна. Мощность этого двигателя будет несомненно выше, чем нижнеклапанного двигателя М-72, который, как известно, имеет рабочий объем 750 см<sup>3</sup>. Конструкция этого двигателя должна быть окончательно доработана и доведена в 1958 году.

Конструкторы Ирбитского мотоциклетного завода продолжают работать над доводкой конструкций мотоциклов М-52 и М-61. Оба эти мотоцикла имеют

## НАД ЧЕМ РАБОТАЮТ КОНСТРУКТОРЫ МОТОЦИКЛОВ

Рис. 2. Мопед МП-60.

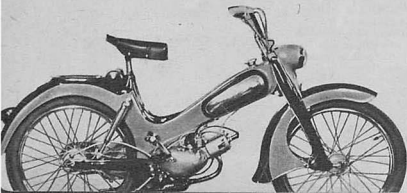


Рис. 3. Дорожный велосипед с двигателем Д-4.



верхнеклапанные оппозитные двигатели, первый с рабочим объемом 500 и второй — 650 см<sup>3</sup>.

Особо необходимо остановиться на моделях. За последние годы за рубежом они получили широкое распространение. Достаточно сказать, что в ФРГ в 1956 году их было выпущено свыше 600 тыс. штук, во Франции — около 900 тыс. штук.

ЦКБ мотоцикlostроения разработало конструкцию мопеда МП-60 (рис. 2). Как видно из приведенной фотографии, это малолитражный мотоцикл, имеющий педальный привод. На нем установлен 2-тактный двигатель с рабочим объемом 60 см<sup>3</sup>, мощностью до 1,5 л. с. при 4500 об/мин. Сухой вес такого мопеда — 45 кг. Максимальная скорость — 50 км/час. Расход топлива — 1,5 л/100 км. Сейчас изготавливаются опытные образцы этого нового вида транспорта.

В настоящее время один из Ленинградских заводов выпускает двигатели Д-4, которые были установлены на серийный дорожный велосипед. Однако опыт эксплуатации дорожных велосипедов с двигателями Д-4 показывает, что во многих случаях прочность велосипеда не является достаточной, а жесткая передняя вилка быстро утомляет ездока. Конструкторами Львовского велозавода совместно с конструкторами ЦКБ велостроения (г. Харьков) и с участием ЦКБ по мотоцикlostроению разработана специальная конструкция велосипеда для использования с двигателем Д-4 (рис. 3). Как видно из фотографии, этот велосипед имеет усиленную раму, обычные велосипедные колеса, переднюю вилку с амортизацией.

Здесь мы сказали только о работе конструкторов по дорожным мотоциклам. Одновременно в многие наши заводы работало над модернизацией дорожных мотоциклов для различных спортивных соревнований, а конструкторы ЦКБ мотоцикlostроения — над созданием новых и совершенствованием ранее разработанных конструкций специальных гоночных мотоциклов.

**В. КОВАЛЕНКО,**  
главный специалист Госплана  
СССР по мотоциклам.

1 Работам конструкторов Ирбитского завода в одном из ближайших номеров журнала будет посвящена специальная статья. (Ред.).

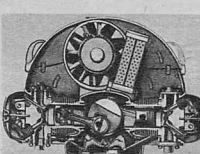
### КРИЗИС В ЗАПАДНОГЕРМАНСКОЙ МОТОЦИКЛЕТНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В № 11 нашего журнала за 1957 год сообщалось о тяжелом положении в западногерманской мотоциклетной промышленности и, в частности, о прекращении производства мотоциклов известной фирмой «Адлер». Новые сообщения свидетельствуют о том, что кризис охватывает все большее количество фирм и предприятий. Так, прекращен выпуск мотоциклов «Триумф», принадлежащего фирме «Ард» крупная мотоциклетная фирма «Юндапп» перешла на производство другой продукции, а фирма «Тексер» объявила о продаже мотоцилов своих закрытых несколько месяцев назад предприятий. Чтобы избежать подобной же участи, владельцы нордвердского мотоциклетного завода «Марс-Верке» объявили о поисках «компаньона на выгодных условиях».

## АВСТРИЙСКИЙ МИКРОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «ШТЕЙР-ПУХ» 500

В Австрии после более чем двадцатилетнего перерыва вновь начато производство легковых автомобилей, а именно — микролитражных «Штейр-пух» 500 по лицензии итальянской фирмы «Фатт». Лицензия эта касалась, впрочем, только кузова, комплектной передачи оси и рулевого управления автомобиля. Двигатель и шасси его изготавливались на австрийском заводе в Граце.

Двухцилиндровый четырехтактный двигатель с противонаправленными поршнями (типа «боксер») и воздушным принудительным охлаждением установлен на резиновых подушках в задней части автомобиля. Он имеет осевую воздушную, полусферические камеры сгорания, масляный радиатор, фильтры для тонкой очистки масла и воздуха, а также гаситель шумов всасывания; рабочий объем цилиндров равен 493 см<sup>3</sup>, степень сжатия — 6,6:2. Металлический вал проработан в свинцово-бронзовых подшипниках, стальные клапаны имеют хромированные трущиеся поверхности, головки цилиндров выполнены из легкометаллического сплава. При 4600 об/мин двигатель развивает устойчивую максимальную мощность 16 л. с.



Двигатель «Штейр-пух» 500.

Крутящий момент от двигателя (максимальный крутящий момент равен 3,2 кгм при 2800 об/мин) передается на четырехступенчатую коробку передач, в которой вторая, третья и четвертая передачи синхронизированы, что является новинкой в микролитражных автомобилях. Как и во многих машинах такого типа, двигатель, коробки и дифференциал выполнены в одном блоке. Независимая подвеска колес осуществляется с помощью качающихся рычагов и рессор, а также усилена гидравлическими амортизаторами двойного действия.

## МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДКВ

На Международной автомобильной выставке во Франкфурте-на-Майне (ФРГ) демонстрировался новый автомобиль ДКВ с двухтактным двухцилиндровым кожухомым двигателем, рабочий объем которого равен 660 см<sup>3</sup> (ход поршня 73 мм, диаметр цилиндра 76 мм).

Двигатель, имеющий степень сжатия 7,25:1, развивает мощность 30 л. с. при 4200 об/мин. Он расходует 7,5 литра бензина на 100 км.

Передача крутящего момента от двигателя (макс. 5,8 кгм) осуществляется через хвостовую двойную муфту на четырехступенчатую коробку передач (имеющую синхронизаторы) и главную передачу на передние колеса. Независимая подвеска передних и задних колес с помощью рычагов, скручивающихся стержней (горсеном) и гидравлических амортизаторов двойного действия, гидравлический привод тормозов и реечное рулевое управление — характерные черты конструкции нового автомобиля.



Автомобиль «Штейр-пух» 500.

В отличие от большинства других конструкций микролитражных автомобилей, в которых надежность и комфортабельность, как правило, тем меньше, чем меньше литр двигателя, австрийские инженеры стремились добиться в «Штейр-пух» удобства и комфорта, свойственных автомобилям более высоких классов. Это видно уже из приведенных выше сведений о двигателе, коробе передач и подвесе. Об этом свидетельствует также наличие в машине подогрева свежего воздуха (с подогревом его также и для обдува ветрового стекла), рычага переключения передач на рулевой колонке, объединение щита приборов и внутреннего салона кузова. Обращает на себя внимание высокий межремонтный пробег автомобиля — 100 000 км.

Автомобиль имеет выдвинутое крышу, что создает ощущение известной просторности в маленьком кузове. Габаритные размеры автомобиля: длина 2965 мм, ширина 1320 мм, высота 1280 мм. База автомобиля 1840 мм, колея передних колес 1120 мм, колея задних колес 1135. Размер шин 5,00—12.

Сухой вес автомобиля «Штейр-пух» 500 равен 460 кг. При этом допустимая нагрузка его превышает 300 кг (четыре пассажира или два пассажира и 150 кг багажа). Багажник очень невелик — он размещен в передней части автомобиля, под капотом.

Автомобиль развивает максимальную скорость 100 км/час, способен преодолеть подъемы до 30% и расходует 4,5 литра топлива на 100 км пробега.

В настоящее время завод в Граце выпускает 13—20 автомобилей «Штейр-пух» 500 в день. На 1958 год запланирован, однако, выпуск 15 000 таких автомобилей.



Машина весит 610 кг и имеет разную поперек 5 м. Ее габаритные размеры: длина—3950 мм, ширина 1580 мм, высота — 1330 мм. База — 2155 мм, колея передних колес — 1180 мм, задних колес — 1200 мм. Топливный бак вмещает 32 литра бензина (т. е. запас хода — более 400 км). Максимальная скорость автомобиля — до 110 км/час.



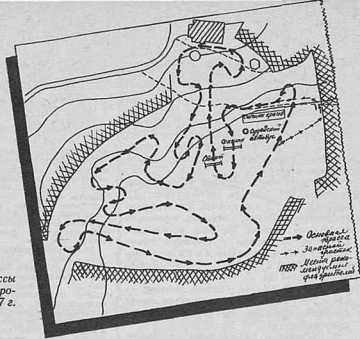
# КАК ОРГАНИЗОВАТЬ КРОСС НА КОРОТКОЙ ТРАССЕ

Первый опыт проведения кросса на короткой трассе (1500 метров) под Москвой<sup>1</sup> представляет значительный интерес также и для местных автомотоклубов. Ниже публикуется статья, освещающая некоторые вопросы организации таких соревнований.

При организации кросса на короткой трассе необходимо прежде всего предусмотреть запасные варианты трассы, учитывая возможные изменения погоды. Эти варианты не должны отражаться на общей длине трассы, но вместо некоторых неподходящих в дождливую погоду мест необходимо предусматривать более простые участки.

В связи с тем, что состязания проходят на сравнительно небольшой площадке, трасса на всем своем протяжении представляет коридор, шириной не менее четырех метров, образованный с обеих сторон канатами, флажками, жердями и легким забором. Флажки устанавливаются на тонких палках, наклоненных наружу, или наиздающим на шлаг. Ограждение трассы должно быть удалено особое внимание. В целях безопасности на крутых поворотах необходимо, чтобы коридор от коридора находился не ближе 4—5 метров. По этим же соображениям на крутых поворотах трассу лучше обозначить извещую. Де-

Схема короткой трассы мотосоревнований, проведенных 3 ноября 1957 г.



ревья и столбы, стоящие близко к трассе, в особенности на поворотах, должны обкладываться матрацами или набитыми опилками мешками.

В состязаниях такого рода наиболее интересен одновременный старт всех участников. Площадку для старта необходимо выбирать с таким расчетом, чтобы дать возможность более сильным гонщикам сразу же вырваться вперед. Это не только повышает интерес к гонке, но и делает ее более безопасной. Мы выбрали трассу так, чтобы почти сразу после старта, начался крутой подъем до 20° с двумя трамплинами. Затем следовало два крутых разворота до 180°. При этом ширина трассы, которая на старте достигала 30 метров, сужалась до 4 метров.

Место старта должно быть достаточно широко, чтобы гонщики могли выстроиться в один ряд. Старт может даваться и в два ряда, однако это нежелательно, так как при старте пыль и грязь из-под колес машин гонщиков первого ряда летит в глаза и ослепляет спортсменов второго ряда. Если количество участников превышает возможность пускать их в один ряд, то иногда следует пускать гонщиков в два ряда. Но и в этом случае старт надо давать одновременно.

В любом случае перед стартом должно быть произведена жеребьевка мест, потому что условия старта справа и слева могут быть неодинаковыми. Старт с заведенными двигателями лучше всего давать светофором, это уменьшает случаи фальстарта. Гонщики же, не зная, когда зажжется зеленый свет, даже при одновременном старте не все сразу начинают движение.

Проведенные нами соревнования состояли из трех заездов по 10 кругов каждый. После каждого заезда делался перерыв 20 минут для осмотра мотоциклов, устранения появившихся неисправностей. Во время перерыва разрешалось пользоваться помощью механика.

Победитель определялся по сумме результатов в заездах. В каждом из них после финиша победителя в течение пяти минут все последующие участники, при прохождении ими не менее 7 кругов и пересечении линии финиша, попадали в зачет. Все, пересекшие линию финиша после 5 минут от времени лидера, считались не прошедшими трассу в этом заезде и получали по 5

штрафных очков, прибавлявшихся к количеству очков, полученных последним финишировавшим гонщиком.

Организация судейства такого кросса значительно проще, а количество судей может быть резко сокращено. Тут небольшую роль играют судьи-счетчики кругов. От их четкой работы зависит правильность определения результатов. Каждый судья-счетчик кругов может вести учет по 3—4 гонщикам. Карточка счета кругов такая же, как и для соревнований на ипподроме. В ней отмечаются только прохождение кругов. Количество судей на дистанции может быть уменьшено до 1—2, так как вся трасса оканчена, и, если гонщик выскочит за канат, срезать трассу он все равно не сможет.

Определение победителей состязаний производится по наименьшей сумме очков, набранных гонщиками во всех трех заездах. Спортсмены получают очки соответственно занятым местам, а именно: за первое место в заезде — одно очко, за второе — два очка и т. д. Участнику, не принявшему старт или не попавшему в зачет, насчитывается 5 очков плюс очки последнего финишировавшего в этом заезде участника. Участники, не принявшие старта в двух заездах, из соревнования выбывают.

Большую роль в проведении кросса на короткой трассе играет судья-информатор. Он должен звать всех гонщиков в лицо. Судья-информатор с помощью лучшего всего занять место, расположенное на самой высокой точке, тогда ему легче будет следить за каждым гонщиком. Для того чтобы зрители и судья-информатор могли легче определять гонщиков, они должны быть одеты в разноцветные жилеты с большими номерами на спине.

Отсутствие контрольных пунктов на трассе и очковая система зачета при общем старте участников делает возможным быстрое объявление результатов соревнований. Подведение итогов занимает всего 15—20 минут.

Организация мотокроссов, подобных описанному, не представляет собой особых трудностей и поэтому под силу каждому автомотоклубу. Они могут проводиться в любой выходной день в черте города или в непосредственной близости от него.

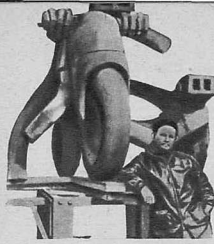
П. КЛИМИЧЕНКО,  
начальник ЦАМК ДОСААФ СССР.

<sup>1</sup> См. «За рулем» № 12, стр. 8—9.

Победитель первого кросса на короткой трассе мастер спорта Ю. Дудорин.

Фото Ю. Клеманова.





## ДВЕ ТОННЫ ГИПСА НА СТАРТЕ

Глядя на публикуемую фотграфию, хочется с грустью сказать:

— Ну, вот и мотоспорт пал жертвой «абстрактного искусства»!

До последнего времени модные художники Запада не вторгались в область автомобильного и мотоциклетного спорта. Куда проще было продавать полотна, изображающие незатейливыми мазками, как «Экстаз любви», а комбинацию из водопроводных труб и консервных банок выдавать за скульптуру «Утро».

Но вот прикочеват гении и создают скульптурную группу «Моточилисты на старте». Фамилия скульптора Райс. Ему всего 23 лет, но этот недостаток призвана возместить ослеплшая борода, которую он носил поверх мотоциклетной куртки.

Впрочем, и борода не помогает. Даме Лондонская академия изящных искусств, которой Райс предложил свое «произведение», было вынуждено отказать этот дар молодого автора. О нет, совсем не потому, что не разделяет его художественных взглядов! Причиной отказа послужил просто чрезмерный вес скульптуры. Ведь в свое вдохновенное произведение Райс вложил... две тысячи килограммов чистого гипса!

## КУРАМ НА СМЕХ

На одной из дорог, ведущих и Нью-Йорку, недавно появился плакат следующего содержания:

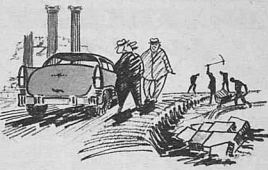
«Водитель, будь осторожен! В радиусе 80 километров нет ни одной больницы». Печальный юмор этого объявления легко понять, если учесть, что в 1956 году, например, согласно официальной статистике, 2 230 000 американцев (т. е. 1,5 процента всего населения) получили ранения в результате дорожных происшествий, а ассигнования на здравоохранение и строительство больниц в том же году исчислялись лишь сотыми долями процента в государственном бюджете США.

Какими же способами борются за океаном с ростом аварийности на автомобильном транспорте?

Некоторый свет на этот вопрос бросают последние сообщения о научных исследованиях, проведенных недавно профессором кафедры психологии животных Вашингтонского университета д-ром Литтлом. Маститый ученый, на основании «долготелных опытов и наблюдений», неопровержимо доказал, что быстрее все на приближение автомобиля реагируют... гуси, после них наиболее быстрой реакцией отличаются кошки и свиньи, а



# Неспокойные зачатки



## ОТ БУЛЬДОЗЕРА ДО МОТЫГИ

Оказывается, в наши дни вошли не только «воробейвод, сработанный еще рабином Рима», но и древнеримские... автомобильные дороги. Так, знаменитая «Виа Аппиа», построенная в 312 веке до нашей эры инженером Аппиусом Кладисом Цезаем эксплуатировалась в Италии до последнего времени, прослужив в общей сложности человечеству более 2269 лет! Сейчас эта дорога временно закрыта для автомобильного транспорта по распоряжению итальянского правительства. Как сообщают итальянские археологи хотят раскрыть секрет ее «долготелия», с тем чтобы применить его при строительстве новых автострад.

На большом участке дороги ведутся раскопки и исследование почвы, способное строительства и т. д.

Злые языки утверждают, однако, что эти широко рекламируемые раскопки предприняты отнюдь не только с чисто научной целью. Дело в том, что в Италии участились за последнее время выступления дорожно-строительных рабочих, протестующих против капиталистической эксплуатации, широкого применения ручного труда и отсутствия средств механизации. Вот поэтому-то итальянские капиталисты и решили идеализировать всеми средствами плоды рабского труда времен Римской империи.

человек занимает в этой своеобразной «таблице самосохранения» лишь четвертое место. Вот почему так велико число человеческих жертв на американских дорогах! — Бессильно разводит руками д-р Литтл, как бы объясняя приведенные выше цифры.

Впрочем, человек является еще не самой худшей разновидностью современной американской дорожной фауны. После него, летит место по быстроте реакции на приближение

автомобилей, в таблице Литтла занимает куры.

Если бы американским курам были известны русские поговорки они несомненно вволю почесались бы над такой «наушой». Но львом, увы, не смеем. Они-то понимают, что наука эта нужна лишь для того, чтобы оправдать безудержный рост сиоростей выпущенных в США автомобилей и бездельность органов, призванных обеспечивать безопасность движения.

## Мелочица НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

### ЗАЙЧИШКА-ЛИХАЧ

Зайчишка приобрел авто. На это главное, а то, что управляет кочой автомобилем Особым стилем. И говорил о стиле он таким: «Люблю промчатся с ветерком, Что развеяло пух, Чтоб захватило дух!» Что для Зайчишки светофор? Он обгоняет всех, летит, как метеор; Регулировщик Еж не страшен

лихачу: и проскочу!»

В своей машине как-то Крот Спешил с обеда на завод. Зеленый свет вперед зовет — На перекресток въехал Крот.

Вот он уже на середине, Но вдруг... Зайчишка на машине, Не сбавив скорости ничуть, Ему пересекать путь. Крот перепуган (здесь не шутки), Еж даме выскочил из будки, Но поздно... Слышится удар — Не стало сразу стекла, фар, Помят весь кузов и капот, Столбом разбитым ранен Крот.

Кто ж виноват? Виною во всем Лихач-водитель за рулем.

В. ФЕДОРОВ,  
водитель 7-го таксомоторного парка г. Москвы.

Рисунки Э. СМАЛКО



— Кому памятник?  
— Лихачам.

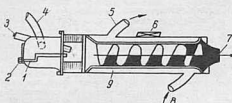
# З А Р У Б Е Ж Н О И

## техника

### ПОДОГРЕВАТЕЛЬ ДЛЯ ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЯ ЗИМОЙ

Известно, какие трудности испытывают автомобили при пуске автомобильных двигателей в зимнее время. Поэтому определенный интерес представляет простейшая конструкция предпускового подогревателя устройства для автомобильных двигателей, которое начало недавно выпускать одна из американских фирм.

Это подогревательное устройство, получившее наименование «Майнот Хитер», обеспечивает при пуске в зимних условиях довольно быстрый разогрев автомобильного двигателя после его стоянки на морозе. Оно устанавливается отдельно от двигателя и выключается в цель, связывающую систему охлаждения двигателя с отопителем кузова. Устройство состоит из подогревателя с камерой горения электрического венти-



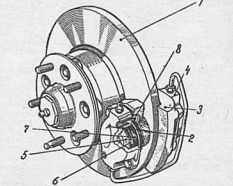
- 1 — подача топлива, 2 — топливный клапан, 3 — запальная свеча, 4 — подача воздуха в камеру горения, 5 — выход нагретой жидкости, 6 — жидкостный насос, 7 — выход продуктов сгорания, 8 — поступление холодной жидкости от двигателя, 9 — теплообменник.

лятора, подающего подогретый воздух в эту камеру, и катушки высокого напряжения для искрового запала горючей смеси. Подогреватель (см. рисунок) практически представляет собой выполненный из нержавеющей стали теплообменник, в камере горения которого предусмотрены клапан для подачи топлива, запальная свеча и термостат. Принцип его работы состоит в том, что холодная вода из системы охлаждения двигателя, поступающая в теплообменник, быстро нагревается за счет тепла, выделяемого при сгорании топлива в камере горения и прохождение нагретых газов по дабриному выводу внутри теплообменника (см. рис.). Для того чтобы обеспечить сгорание топлива, в камеру подается вентилятором воздух, а искра обеспечивается катушкой высокого напряжения. В малом объеме подогревателя удается осуществить такой запал нетрудно при любой температуре наружного воздуха. Тепло же, образуемое при сгорании топлива, отдается в воду по всей поверхности теплообменника, так что уже через несколько секунд его работы в водную рубашку двигателя начинает поступать горячая вода и в течение 1—2 минут температура в системе двигателя достигает уровня, при котором запуск не представляет затруднений.

Управление подогревателем осуществляется с помощью выключателя, расположенным на щитке приборов. Кроме того, имеется автоматическое действующее устройство, которое обеспечивает включение подогревателя при снижении температуры в системе охлаждения двигателя до 60°С и его выключение при достижении оптимальной температуры.

### ДИСКОВЫЙ ТОРМОЗ «ДЭНЛОТ»

Дисковые тормоза находят все большее распространение за границей. Они устанавливаются на некоторых английских машинах на немецком автомобиле «Воргард-4500», французском «Ситроен DS-19» и на большинстве гоночных автомобилей. В последнее время появились новая конструкция дискового тормоза, отличающаяся простотой и рядом преимуществ перед обычными колесными



тормозам. Как видно из рисунка, этот тормоз (фирмы «Дэнлот») состоит из вращающегося диска с колесом тормозного диска 1 и связанного с жесткой осью тормозного картера 2, имеющего тормозные колодки 3. Тормозной картер представляет собой гидравлическую систему, состоящую из блока цилиндра 4, поршня 5, уплотнителя поршня 6 и противодавления уплотнителя 7. Правой колодкой осуществляется гидравлически — при торможении они прижимаются к диску с обеих сторон, блокируя его вращение и следовательно, и вращение колеса, на котором он сидит. Специальное устройство 8, представляющее собой возвратный болт с пружинами, отводит тормозные колодки назад при отпускании тормозной педали.

Благодаря такой конструкции обеспечивается хороший отвод тепла, поскольку почти весь тормозной диск открыт и подерживает интенсивно вводящий встречного потока воздуха. Песок, вода и пыль естественным образом отбрасываются от вращающегося диска, а тормозные колодки снимаются с него дорожкой грязь, если она все-таки прилипнет. Опасность попадания песка и пыли существует, практически лишь для тормозного картера, со стороны колодок. Для этой цели в картере и предусмотрено специальное уплотнение 7.

### НОВЫЕ ЦЕПИ ПРОТИВОСКОЛЬЖЕНИЯ

Применяемые обычно цепи противоскольжения, состоящие из простых прямых звеньев, имеют ряд недостатков, что их поперечные к беговой дорожке шины звеньев подвергается быстрому износу и представляют собой, таким образом, слабые места цепи. В Западной Германии недавно запатентована новая цепь противоскольжения, состоящая из звеньев, горизонтально расположенных колец, связанных друг с другом тройными, вертикально расположенными звеньями (см. рис.). Средние из этих звеньев выполнены в виде вращающегося кольца, которое выступает за оба боковых кольца и таким образом выполняет одновременно функции защиты и захвата. Благодаря такой конструкции достигается значительное продление срока службы цепи, так как имеющийся место износа распределяется на

три ступени и ослабление цепи происходит равномерно и постепенно.

### СОКРАЩЕНИЕ ВРЕМЕНИ ОБКАТКИ НОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

В ГДР были произведены опыты по сокращению времени обкатки нового двигателя (или после его капитального ремонта) путем обработки его поршней, поршневых колец и стенок цилиндров с помощью молибдено-сернистых соединений. Для этой цели был взят стационарный двухтактный двигатель, поршни и кольца в котором были заменены на новые, подвергнутые предварительной молибденизации; после этого двигатель был в течение 10 минут обкатан до полной мощности при максимальном числе оборотов (3000 об/мин.). На таком режиме вместо затрачиваемых обычно 23 часов, в течение которых постепенно повышается нагрузка и обороты, двигатель проработал 13 часов, а затем был демонтирован и подвергнут исследованию. Стенки цилиндров и поршни оказались в безукоризненном состоянии.

После ряда подобных опытов был поставлен эксперимент на стандартных

моторных МЗ-250, выпускающихся народным предприятием «Дэнлоп». Новый цилиндр, а также новые поршни и кольца были подвергнуты молибденизации и затем смонтированы на моторчик. Опытные звезды производились на участке автострады длиной 80 км со скоростью, достигавшей 90 км/час. При этом не было зафиксировано ни одного случая заклинивания двигателя. После пробега в 1000 км были подвергнуты осмотру поршни. На них не оказалось никаких повреждений. Затем машина прошла еще 2400 км, была осмотрена и ни на стенках цилиндров, ни на поршнях не было обнаружено никаких следов перегрузки.

Опыты продолжались. На заводе в Циттау считают, что скоро в будущем можно будет полностью отказаться от обкатки моторчиков, сходящих с конвейера, экономя на этом время и эксплуатационные материалы.

### ВЫПРЯМИТЕЛЬ-ТРАНСФОРМАТОР ДЛЯ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ЗАРЯДКИ АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЙ

Французская фирма «Дари» выпускает небольшие удобные аппараты для зарядки аккумуляторных батарей автомобилей.

Эти аппараты весом от 1,3 до 3,1 кг в зависимости от мощности устанавливаются на автомобиле или в гараже и обеспечивают зарядку батарей током силой от 1,5 до 5 амперов.



**ФОТО-ЭКРАН**

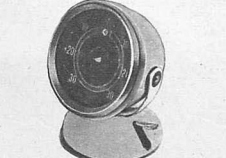
НА ШАССИ автобуса «Бюссинг», имеющего подпольный двигатель, немецкая фирма «Вушбауд» устанавливает специальные кузова, оборудованные внутри стеллажами для хранения 2500 книг и имеющие небольшой читальный зал. В этой библиотеке на колесах имеется неоновое освещение, установка для подогрева поступающего воздуха и вентиляция.



ЭТОТ американский военный автомобиль (8x8) буксирует так называемые роли-танкеры. Конструктивно они аналогичны пневматическим шинам высокого давления с той разницей, что вместо воздуха в них заслопена жидкость. Они используются в качестве вспомогательной тары для перевозки топлива и других жидких материалов.



ПРИБОР, показанный на снимке, позволяет поддерживать нормальный режим движения автомобиля, обеспечивая контроль работы двигателя, тормозов, а также быстро замеряя крутизну подъема и спуска.



ДЛЯ ЗАПРАВКИ автомобилей и мотоциклов во время соревнований в г. Градце Кралове (Чехословакия) изготовлена переносная автоматическая бензоаппаратная станция с электрическим управлением. Она может быть смонтирована на любом ровном месте за 4 часа. Топливо подается к колоннам из стоящего рядом заправочного автомобиля емкостью 8000 л.



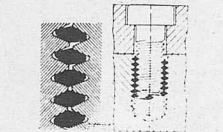
**ФОТО-ЭКРАН**

**ФОТО-ЭКРАН**

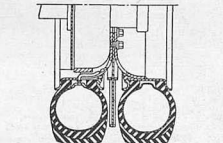
**ФОТО-ЭКРАН**



В ЗАПАДНОЙ ГЕРМАНИИ получают все большее распространение при регулировании угла наклона подвесные мотоциклы с громкоговорителями, вытесняющие применявшиеся ранее для этой цели автомобили. Мотоциклы гораздо более маневренны, чем автомобили, и могут более оперативно вмешиваться в уличное движение. Маленькие радиоприемники фирмы «Телефункен» легко монтируются на руле мотоцикла.



НА СНИМКЕ показана новая конструкция винтового соединения деталей, выполняемых из алюминия. Между наружной и внутренней резьбой в нем введена промолочечная вставка из высоколегированной стали, значительно уменьшающая истирание резьбы. Соединение получило в США название «глинола».



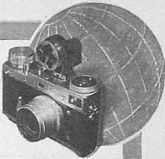
В АНГЛИИ запатентовано простое приспособление для предохранения шин автомобилей, имеющих двухшарнирные колеса. Между шкворнями помещается диск, который служит для отвода тепла, экранирует одну шину от другой, а при авариях указывает повреждение одной из шин.



ЗАПАДНОГЕРМАНСКОЙ фирмой «Метцлер» сконструирован специальный автомобиль-лаборатория, предназначенный для всесторонних испытаний различных видов автомобильных шин на автострадах и горных дорогах. Благодаря мощному двигателю и обтекаемой форме кузова скорость автомобиля-лаборатории почти вдвое превосходит скорость обычных грузовых автомобилей. Установленная в кузове самозаписывающая аппаратура обеспечивает получение необходимых данных об износе шин и испытываемых ими нагрузках.

**ФОТО-ЭКРАН**

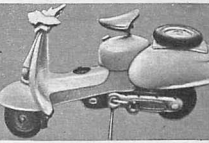
**ФОТО-ЭКРАН**



В АНГЛИИ подготовлена к массовому производству модель машины, представляющей собой нечто среднее между микролитражным автомобилем и мотороллером. На машине использован двигатель Виллнера с рабочим объемом 197 см<sup>3</sup>. Расход топлива при скорости двигателя 48 км/час равен 3,55 л на 100 км.



НОВЫЙ австрийский мелолитражный мотороллер «Майя» имеет двухтактный двигатель литражом 49,9 см<sup>3</sup>. Он развивает мощность 2,2 л. с. при 6100 об/мин. Емкость топливного бака 6,5 л.



ВЫ ВИДИТЕ здесь один из первых троллейбусов китайского отечественного производства. Выпуск таких троллейбусов освоило одно из авторемонтных предприятий в Шанхае для нужд города.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ американский автомобиль, предназначенный для перевозки управляемых атомных ракет «Матадор», состоит из мощного седельного тягача и большого грузового полуприцепа. На нем установлены оригинальные резиновые баллоны низкого давления с почвозащитными шверногами профиля, обеспечивающие высокую проходимость.



**ФОТО-ЭКРАН**

ФОТО-ЭКРАН

ФОТО-ЭКРАН

ФОТО-ЭКРАН

ФОТО-ЭКРАН

ФОТО-ЭКРАН

Подкомитет автородного транспорта Экономической комиссии Организации Объединенных Наций рассматривает на одном из своих заседаний проект стандартизации главных дорожных артерий в Европе. Одновременно были подвергнуты обсуждению вопросы стандартизации оборудования, автомобилей, дорожных знаков, международных водительских прав и пр. В работе подкомитета приняли участие представители 79 стран.

\* \*

Народное предприятие «Роубур» (бывшее «Феномен») в Германской Демократической Республике вывезло за последние шесть месяцев 1957 года экспорт выпускаемых им грузовиков больше чем в пять раз. Основными импортерами этих грузовиков являются Чехословакия, ФРГ и Бельгия. Много машин продано в Румынию, Болгарию, Турцию и Финляндию.

\* \*

Все больше и больше трудности сбыта испытывает американская автомобильная промышленность. В ноябре была достигнута лишняя точка сбыта за весь 1957 год. К этому времени количество непроданных легковых автомобилей повысилось до 840 000 штук.

\* \*

Начиная с октября прошлого года в столице Венгрии Народной Республики введено запрещение звуковых сигналов, движение машин, создающих большую шум (тракторы, тягачи, грузовики и пр.), разрешается только на специально отведенных для них дорогах, вне пределов центральной части Будапешта.

\* \*

## СО ВСЕГО СВЕТА

Примерно 20 лет продлится строительство проецируемой автострады Европа—Африка. Лента дороги, навешанная в городе Киренесе, на севере Норвегии, протянется через Осло, Пенгаген, Фреден, Прагу, Будапешт, Софию, Стамбул, Дамаск, Каир и Хартоу до мыса Доброй Надежды на юге Африки. Это будет самая длинная автострада в мире (200 000 км), превышающая по своей длине уже существующую в Америке трассу мыса Горн—Аляска.

\* \*

В Голландии, где до последнего времени не существовало никаких ограничений скорости для автомобилей, издан закон, регламентирующий допустимые (большую часть) скорости на дорогах различных классов.

\* \*

Дорожная полиция во Франции ввела новую меру наказания для нарушителей правил дорожного движения. В зависимости от характера совершенного нарушения правил водитель и машина могут быть задержаны на срок от 6 до 30 минут.

\* \*

Введена в эксплуатацию новая автобусная линия Лондон—Калкутта. Пассажирам, едущим по этой гигантской трассе, придется преодолевать дистанцию в 10 000 км, проходящую через города Париж, Лион, Турин, Венеция, Белград, София, Стамбул, Тегеран, Делли и др.

\* \*

Фирма «Фольксваген» занимает Западной Германии первое место по количеству выпускаемых автомобилей. Каждый четыре секунды с конвейера сходит новая машина. До сих пор выпущено всего 1600 тыс. машин этой марки.

\* \*

В Центральной Африке впервые начнется выпуск автомобилей. Федерацией Родэзии и Нисаленда заключена договор с западногерманской фирмой «Вандомбия» на строительство завода микролитражных автомобилей. Первогоры о строительстве еще одного автозавода в Родэзии ведет английская фирма «Стандарт».



В Париже в октябре 1957 года состоялась очередная Генеральная ассамблея Международной автомобильной федерации (ФИА). Центральный комитет ФИА в составе: Страхов И. В. (руководитель), Афанасьев Л. Л. и автор этих строк.

Накануне Генеральной ассамблеи состоялись заседания СИТТ (Международной технической туристской и автородной секции) и ССИ (Международной спортивной секции).

На заседания были избраны руководители органов обеих секций, рассмотрены и утверждены внутренние регламенты. Президентом СИТТ избран В. Андре (Англия), а ССИ — А. Перузо (Франция). СИТТ утвердила составы международных комиссий: таможенной, технической, туристской и автородной. ССИ также утвердила составы спортивной и технической международных комиссий.

В повестке дня первого заседания Генеральной ассамблеи стояли вопросы о выборах президента, вице-президента и членов комитета. Президентом был вновь переизбран виконт Роан (Франция), вице-президентами избраны четверо членов ФИА: Франци, Франци, Англии, Италии и Швеции.

На своем втором заседании Генеральная ассамблея рассмотрела и приняла внутренний регламент ФИА. Затем был заслушан доклад генерального секретаря г-на Фривеля о деятельности комитета ФИА за 1957 год, продолжавшего большую работу по подготовке нового устава ФИА, который значительно изменил внутреннюю структуру Федерации, создал новые органы при комитете, расширил права комитета и комиссий, что позволило решать ряд вопросов с большей быстротой и эффективностью.

Г-н Фривель подробно осветил работу всех комиссий ФИА. Международная туристическая комиссия основное внимание в своей работе сосредоточила на вопросах помощи автопутем в посещениях других стран. Предоставление необходимых туристических документов, информация об условиях движения на дорогах, походы, организации технической помощи, обслуживание туристов (т. д.). Специальная подкомиссия вывела четвертую серию справочника о европейских дорогах.

Международная таможенная комиссия много внимания уделяла изучению существующей таможенной документации. Внесено предложение ввести единый документ — автомобильный паспорт, который сможет бы заменить все существую-

В Париже состоялся очередной 69-й конгресс Международной мотоциклетной федерации (ФИМ). По установившейся традиции он проводился на территории Центрального автоклуба Франции на площади Согласия. Французский автоклуб, председатель Федерации мотоциклетная Федерация гостеприимно приняли делегатов конгресса.

На конгрессе была выделена делегация Центрального автоклуба СССР в составе заместителя председателя Центрального автоклуба Б. Ф. Тримака, председателя технической мотоциклетной комиссии В. В. Роговина.

Советская делегация тепло встретилась с делегатами многих национальных федераций и клубов. С большой гордостью за свое стран делегаты ЦАМК СССР принимали поздравления по случаю запуска искусственного спутника Земли. Не раз в кулуарах и на заседаниях коммисий делегаты конгресса вновь и вновь восхищались научными и техническими достижениями Советской страны.

Работа конгресса и его комиссий проходила в дружелюбной обстановке. Подробно и обстоятельно обсуждались спортивные, технические и туристические вопросы.

В работе конгресса участвовали делегации мотоциклетных федераций (клубов) 26 стран. Активное участие в конгрессе приняли делегации автоклубов Чехословакия, Польши, Румынии, Болгарии и Венгрии, Югославскую федера-

## СОЮЗ МОТОРНОГО

ции документы. Проект такого паспорта уже разработан Всемирной туристской и автомобильной организациями и разослан правительствам всех стран.

Международная спортивная комиссия рассмотрела доклад о подготовке единого спортивного календаря, разработала положение об определении категориности автоклубов, разработала методологию стандартизации правил, программ и методики проведения различных автомобильных соревнований.

Международная техническая комиссия оказывала необходимую помощь спортивной комиссии.

В работе конгресса доклад генерального секретаря была посвящена связям ФИА с другими международными организациями: международной ассоциацией торговых палат, международным бюро контейнер, международную организацией стандартизации, международным бюро конструкторов автомобилей, международным союзом дорожного транспорта, международной мотоциклетной федерацией, международной дорожной федерацией и международной постоянной ассоциацией дорожных конгрессов.

Ассамблея заслушала доклад финансового отдела комитета за 1956/57 год и бюджет на 1957/58 год.

## НОВОЕ В НАШЕЙ

На 69-м конгрессе Международной мотоциклетной Федерации был утвержден ряд решений Спортивной и Технической комиссий. Среди них: организация и проведения мотоциклетных соревнований. Так, в частности, уточнен вопрос о проведении соревнований на отдельных машинах полубаталей, которые должны устанавливаться так, чтобы мотоциклист, таксисты и пассажиры могли полностью видеть как со стороны, так сзади и сверху, причем никакая часть полубаталей не должна выступать за пределы заднего обода колеса; при наклоне до 50° ни одна часть мотоцикла, в том числе и обтекатель, не должна выступать вперед.

Интересно также новое предписание ФИМ о том, что в будущем и соревнованиях, таксисты и пассажиры должны не обязательно наличие глушителя; требуется лишь, чтобы конец выпускной трубы располагался не выше выпускного фланца цилиндра.



## ПРОХОДИЛА В ДРУЖЕСКОЙ ОБСТАНОВКЕ

цию, по ее поручению, представлял полные делегат.

Конгресс рассмотрел итоги всех чемпионатов ФИМ по кроссу и гонкам, а также по шестидневным гонкам и мотонням. Все результаты были утверждены ФИМ. Конгресс отметил хорошую организаторскую работу Чехословацкого автомобильного клуба, который в этом году метеорологических условиях хорошо провести шестидневку. Также была отмечена большая работа Польской мотоциклетной федерации по проведению международного слета мотоциклистов в Вавшае в августе 1958 года. В этом слете отмечалась и большая помощь и гостеприимство чехословацких автолюбителей оказанным участникам из разных стран, проезжавшим по пути в Варшаву через Чехословакию.

На конгрессе был утвержден Международный спортивный календарь ФИМ на 1958 год. Он включил в себя несколько сотен различных международных мотоциклетных соревнований. Европейские страны проводят национальные федерации. Установлен перечень мотороссов, швейцарские и австрийские мотоциклисты, соревнования на шпаловой дорожке и многодневных, а также на длинных весьма популярных. Европе спортивных моторобегов — ралли. Проводят чемпионаты ФИМ. Очень много соревнований наметано организовано в Англии, Франции, Италии и Швеции.

На конгрессе обсуждалось завлечение Советского моторного спорта в дружеской

демократической обстановке к приему ФИМ. В большинстве голосов за решение было принято предложение. Таким образом, мотоциклисты еще одной демократической страны вступили в ФИМ, и они смогут участвовать в международных соревнованиях.

Конгресс принял решение, уточняющее порядок взаимодействия между гонщиками и организаторами. В частности, стартовые деньги гонщики будут получать, только в том случае, если они фактически участвовали в гонках.

В Брюсселе (Бельгия) в период Всемирной выставки мотоциклетная федерация организует международный слет мотоциклистов. На этот слет получили приглашение и советские мотоциклисты. Член Турецкой комиссии ФИМ делегат СССР Б. Трамм был единогласно избран спортивным комиссаром ФИМ на этот слет.

Повысье делегаты пригласили команду Советского Союза в СССР прибыть на Международный слет мотоциклистов, который будет проведен в Польше в районе Закопане. Итальянские, английские, французские и шведские делегаты пригласили советских гонщиков на гонки в свои страны. Расширив и укрепляя из года в год международные спортивные товарищеские связи, советские мотоциклисты в крупном международном слете с зарубежными спортсменами. (Наш корр.)

## СПОРТА ПРИНЯТ В ФИА

На заседании ассамблеи обсуждался вопрос о переводе в члены ФИА на неопределенный срок согласно уставу ФИА вступившие в нее организации. Такие дела принимаются на два года и только после этого — на неопределенный срок) международной ассоциации автомобильной ассоциации, автомобильного клуба Коста Риза, мотоциклетной и автоспортивной ассоциации в Испании, автомобильной федерации Японии, автомобильного и туристского клуба Саара, а также в приеме в члены ФИА: Союз моторного спорта Германской Демократической Республики, автомобильного клуба Туника, автотомклуба голландской Нотий Ганни, автотомклуба ассоциации туризма и автомобильного Знавора.

В соответствии с установленным порядком вопрос о приеме в члены ФИА предварительно рассматривается на комитете, который дал свое заключение ассамблее. Нужно сказать, что на этот раз комитет вынужден был собраться заранее, чтобы решить вопрос о приеме Союз моторного спорта ГДР. На первом заседании голоса «за» и «против» примерно поделились поровну. На втором заседании большинство голосов было решено не принимать на комитете ре-

комендации по этому вопросу, а вынести его на решение самой ассамблеи.

Когда Генеральная ассамблея начала обсуждать этот вопрос, в президиум ФИА, в президиум поступила записка с предложением решить вопрос о приеме Союз моторного спорта ГДР открытым голосованием, хотя при всех остальных организациях решался открытый гонимый 1958 году примет участие в крупных международных встреч с зарубежными спортсменами. (Наш корр.)

Вступивший по этому вопросу руководитель делегации США, не высказываясь открыто против, предлагал отклонить этот вопрос, «еще раз напомнить» и т. д. Руководитель испанской делегации прямо высказался против принятия в ФИА спортсмена Германской Демократической Республики. За принятие выступили делегации стран народной демократии, Италии и президиум ФИА. Началось голосование. «За» проголосовало 19, «против» — 6 одна делегация воздержалась. Таким образом, Союз моторного спорта ГДР стал членом ФИА.

В. КУЛАКОВ, член советского делегации на Генеральной ассамблее ФИА.

## НАРОДНЫХ АВТОМОТОСОРЕВНОВАНИЙ

Спортивные мотоциклы, имеющие двигатели с двумя кулачковыми валами, будут допускаться к соревнованиям только в том случае, если в течение года соответствующей фирмой выпущено и продано не менее 100 мотоциклов этой модели.

Регламентация соревнований на первенство мира в 1958 году сохраняется прежняя, но в каждом классе мотоциклистов должно быть не менее трех зачетных соревнований, а организаторы этих соревнований могут проводить их не по одному классу, а по нескольким одновременно, среди которых обязательно одно соревнование в классе до 250 см<sup>3</sup>.

Спортивная комиссия ФИА приняла решение сохранить до 1960 года гоночные формулы IV, V, VI, регламентирующие рабочий объем цилиндров двигателя гоночных автомобилей, причем соревнования на этих условиях возможны только при условии наличия гоночных, известных до сих пор, топлив. Гонки на большие призы нации, входящие в зачет розыгрыша мирового первен-

ства по гоночным автомобилям, должны в будущем проводиться на дистанциях не менее 300 км и продолжаться не менее двух часов (до сих пор была регламентирована дистанция не менее 500 км и продолжительность не менее 1 часа). Титул чемпиона мира будет присваиваться участникам, получившим как на машинах I формулы, так и на машинах II формулы, но для II формулы вводится дополнительный начет очков.

К розыгрышу первенства мира по мотоциклам в индивидуальном зачете (руководителем начиная с 1958 года будет допускаться автомобили с рабочим объемом двигателя до 500 см<sup>3</sup>).

Дистанция соревнований на регулярном движении (ралли), входящих в зачет первенства Европы, должна составлять не менее 1500 км.

Розыгрыш первенства Европы по спортивным автомобилям будет производиться на машинах с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1500 см<sup>3</sup> (до сих пор до 2 л).

(Соб. инф.).

Новые международные рекорды в классе автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя до 750 см<sup>3</sup> установили британец Поля Фурд и итальянец Гваринери, выступавшие на автомобиле «Фиаат-Абарт». На автодроме Монца они прошли дистанцию 200 миль со скоростью 202,34 км/час, дистанцию 500 км со скоростью 199,18 км/час и в трехчасовом заезде достигли средней скорости 197,58 км/час.

\* \* \*

В последних национальных автомобильных гонках прошлого года — розыгрыше Большого приза Марессо, состоявшегося на новой трассе в районе Касабланки, победителем оказался француз Жан Бера, прошедший на гоночном автомобиле «Мазерати» дистанцию 318,55 км за 2:18,23 т. е. со средней скоростью 181,28 км/час. Чемпион мира Фанхью, участвовавший в этих соревнованиях, несмотря на болезнь (присутн тропической лихорадки), был на финише четвертым, но сумел установить первый рекорд новой трассы — пройдя лучший круг со скоростью 188 км/час.

\* \* \*

В национальных швейцарских горных гонках на трассе Митголцль-Кандергет (2,64 км) победил немецкий гонщик на этой трассе. Победитель гонки Эрвин Сомермерхальдер показал на гоночном автомобиле «Мазерати» среднюю скорость 91,385 км/час. В классе гоночных машин III формулы (до 500 см<sup>3</sup>) победил В. Гаттенберг (81,16 км/час), сумевший при этом на своем «Купере» оказаться впереди Е. Лувбу, выступавшего на автомобиле I формулы (до 1500 см<sup>3</sup>).

Первенство Франции по мотоциклетному спорту, разыгранное на автодроме в Монтепри, выиграл в классах до 350 см<sup>3</sup> и до 500 см<sup>3</sup> Жан-Пьер Вайль, разивший на 500 кубовом «Фортуне» среднюю скорость 144,2 км/час (дистанция 100 км, 16 кругов). Там же были проведены гонки в классе мотоциклов I и II формулы. Победителем в I формуле и серийных спортивных машинах.

Новый швейцарский мотоцикл «Дукати» (класс до 125 см<sup>3</sup>), имеющий одноцилиндровый четырехтактный двигатель с верхним расположением и ступенчатой сжатия 8:1 (мощность двигателя 10 л. с. при 8000 об/мин), показал на заводских испытаниях максимальную скорость 112 км/час.

\* \* \*

Лидер мирового розыгрыша по гонкам на шпаловой дорожке чемпион Европы Нозеф Гофмейстер потерял титул первенца в розыгрыше этого соревнования, состоявшегося на лондонском стадионе Уэмбли. Знание чемпиона мира заволадал 23-летний австриец Эдмунд Эрбиг. На стадионе присутствовало 60 000 зрителей.

\* \* \*

Чемпионом Европы 1957 года по гонкам на шпаловой дорожке стал немецкий Лейф Гиемел, на второе место вышел известный гонщик по шпаловой дорожке австриец Гофмейстер.

Двойной успех имел на мотоциклетных гонках в Гаттошарке (Англия) Джон Сюртис, победивший в классах до 350 см<sup>3</sup> (131,4 км/час) и до 500 см<sup>3</sup> (130,4 км/час). Скорости в этих гонках соответственно новые рекорды прохождения одного круга (104,1 км/час и 135 км/час). Скорости в этих гонках победил МВ-Артауа дистанция гонки — 183,6 км (19 кругов).

\* \* \*

128 из 153 стартовавших участников пришли без штрафных очков к финишу проводившихся в Брюсселе двухдневных мотоциклетных соревнований по маршруту Брюссель — Арлон — Брюссель, общей протяженностью 750 км.

# КАЛЕНДАРЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ И МОТОЦИКЛЕДНОМУ СПОРТУ НА 1958 ГОД

## ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МОТОЦИКЛЕДНОМУ СПОРТУ

В зачет розыгрыша первенства мира по мотоциклетному спорту на 1958 год входят следующие соревнования:

- Турист Тройи (Англия) — 2 июня
  - Большой приз Голландии — 28 июня
  - Большой приз Бельгии — 6 июля
  - Большой приз Германии — 19 июля
  - Большой приз Италии — 26 июля
  - Большой приз Ирландии — 7 августа.
- 33-е Международные шестидневные соревнования будут в 1958 году проведены в Западной Германии, а не в Австрии, как предполагалось.

Мотокросс наций состоится 7 сентября в Швеции.

Финальные заезды мирового чемпионата 1958 года по гравей дорожке (спидвеи) состоятся на лондонском стадионе Уэмбли 20 сентября.

## ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Спортивная комиссия ФИА разработала следующий календарь международных соревнований, входящих в зачет розыгрыша первенства мира по гоночным автомобилям на 1958 год:

- 19 января — Большой приз Аргентины.
- 18 мая — Большой приз Монако.
- 26 мая — Большой приз Голландии.
- 30 мая — гонки в Индианополисе.
- 13 июня — Большой приз Бельгии и Европы.
- 6 июля — Большой приз Франции.
- 19 июля — Большой приз Англии.
- 3 августа — Большой приз Германии.
- 24 августа — Большой приз Португалии.
- 7 сентября — Большой приз Италии.

Таным образом, в этом году в розыгрыш первенства мира включено больше значительных соревнований, чем в прошлом году. Для завоевания личного первенства и почетного звания чемпиона мира по автомобильному спорту необходимо набрать наибольшее количество очков, засчитываемых по ранее утвержденной системе (за каждый приз страны — 8 очков, за второе место — 6, за третье — 4 и т. д. За высшую сумму среди участников считается «лучшим круглегоном» (дополнительно насчитывается одно очко). Участие во всех соревнованиях не обязательно.

## ПЕРВЕНСТВО МИРА

### ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Как и в прошлые годы, первенство мира по спортивным автомобилям (так называемый «Кубок конструкторов») разыгрывается в 1958 году по личному зачету очков участникам, т. е. только на первенство фирм, которые они представляют.

Спортивной комиссией ФИА разработана следующий, утвержденный на конгрессе ФИА, календарь соревнований на Кубок конструкторов:

- 26 января — шоссейная кольцевая гонка на 1000 км в Буэнос-Айресе (Аргентина).
- 22 марта — 12-часовая гонка на трассе в Сербриге (США).

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛВ, В. И. КАРНЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), В. Д. МАЙБОРОДА, А. В. МЕРКОВСКИЙ, В. В. РОЖОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТРАНОВ

Формление И. Л. Марголина. Корректор Н. И. Хайло. художественно-технический редактор Л. В. Гервеева.

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. И 5-24.24. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 6/ХІ-57 г. Бум. 60×92/8, 1,75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л. 7,5 уч.-изд. л. + 1 вкладка. Подл. к стр. 281.58 г. 4-4030 Тир. 100.000 экз. Цена 3 руб. Г. 1295.

3-я типография Управления Военного Издательства Министерства Обороны Союза ССР.

11 мая — шоссейная линейная гонка на 1000 миль («Милле миглиа») в Италии.

1 июня — 1000-километровая шоссейная гонка на Норбургском кольце (Западная Германия).

11 июня — 24-часовая кольцевая шоссейная гонка в Ле-Мане (Франция).

10 августа — Большой приз Швеции.

13 сентября — Турист Тройи (Англия).

9 ноября — Большой приз Венесуэлы.

## НОВЫЕ РЕКОРДЫ

В конце прошлого года в Италии на автомобиле Монца были проведены многочисленные заезды на побиение международных рекордов по мотоциклетному спорту, увенчавшиеся в своем большинстве успехом.

Так, в заезде на 1 км со стартом с места в классе мотоциклов до 175 см<sup>3</sup> итальянец Ферри побил рекорд Винслера, державшийся с 1935 года. Он прошел дистанцию на мотоцикле «Милера» со скоростью 131,196 км/час. На том же мотоцикле Ферри побил еще два рекорда, принадлежавших с 1956 года его соотечественнику Чичери, — на 1 км и в часовой гонке. В первом случае новый рекорд равен 208,23 км/час, а в часовой гонке — 208,52 км/час. В этом же классе на мотоциклах «Винчи» гоночники Францози и Монтари установили новые рекорды на дистанции 1000 км (185,8 км/час) и в шестичасовой гонке (185,83 км/час).

Наибольшие успехи были достигнуты на мотоциклах фирмы «Милера». Гоночником этой фирмы Ферри, кроме названных выше, побил еще три рекорда в классе 125 см<sup>3</sup> — на дистанциях 1 км со стартом с места (126,315 км/час), 100 км (197,195 км/час) и в часовой гонке (197,774 км/час), а также два рекорда в классе 250 см<sup>3</sup> — на дистанции 100 км (208,23 км/час) и в часовой гонке (208,52 км/час). Рекорд на 1 км для мотоциклов до 125 см<sup>3</sup> держался с 1951 г.

Другие гоночники, выступавшие на мотоциклах «Милера» (Милани и Мак-Нитайер), установили еще 12 международных рекордов в классах 350, 500, 750 и 1000 см<sup>3</sup>. В частности, Милани побил рекорды на дистанции 1 км со стартом с места в классе 350 см<sup>3</sup> (155,04 км/час) и в классах 500, 750 и 1000 см<sup>3</sup> (171,83 км/час), а Мак-Нитайер в тех же классах на дистанции 100 км и в часовой гонке. Его результаты, являющиеся соответствующими рекордами сразу во всех классах от 100 см<sup>3</sup> до 1000 см<sup>3</sup>, равны:

100 км — 226,871 км/час,  
1 км — 227,519 км/час.

## ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

Автомобильные соревнования на регулярность движения (так называемые ралли) приобретают все большую популярность в странах Европы. Розыгрыш первенства Европы в 1958 году будет согласно постановлению конгресса ФИА разыгран в следующих интересных и разнообразных соревнованиях:

22—29 января — ралли в Монте-Карло.

24 февраля—2 марта — «Сестрери».

11—15 марта — «Английские ралли» (на три Великобритании).

27 апреля—3 мая — «Ралли тюльпанов» в Голландии.

7—11 мая — «Акрополис» в Греции.

15—18 мая — ралли «Германия» по Норбургскому кольцу и шоссе на Висбаден.

23 мая—4 июня — «Женевское звездное ралли» в Швейцарии.

9—14 июня — «Ралли полночного солнца» на маршруте Льеж (Бельгия).

4—12 июля — «Альпийские ралли» во Франции.

23—27 июля — «Адрия» в Югославии.

27—31 августа — 5000-километровые соревнования по маршруту Льеж (Бельгия) — Рим — Льеж (через Германию, Австрию и Югославию).

18—22 сентября — «Ралли викингов» в Норвегии.

23—28 октября — «Иберийские ралли» в Испании.

Кроме этих тринадцати соревнований, входящих в зачет первенства Европы, в ряде стран будут проводиться национальные соревнования на регулярность движения с привлечением участников из других стран.

## ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО ГОРНЫМ ГОНКАМ

Размыгранное впервые в прошлом году первенство Европы по автомобильным гонкам на горных дорогах прошло с большим успехом и поэтому рекомендовано Спортивной комиссией ФИА на 1958 год, как одно из основных международных автомобильных соревнований в Европе. Структура розыгрыша осталась без изменений — в зачет входит те же шесть соревнований, что и в прошлом году. Несколько изменил лишь календарь их проведения:

29 июня — гонки на горе Венту (Франция).

13 июля — гонки на горе Суза (Италия).

27 июля — Горный приз Германии (в Швангаульсдорфе).

15 августа — Горный приз Австрии (на горе Ганс).

31 августа — Горный приз Швеции.

29 сентября — гонки на горе Парнас (Греция).

## Нуц первый, Фахио — третий

Американское телеграфное агентство Юнайтед Пресс провело анкету среди наиболее известных спортивных журналистов с просьбой назвать десять лучших спортсменов 1957 года. Миром признаны следующие фамилии. Что при подсчете ответов выяснилось, что большинство опрошенных считают луч-

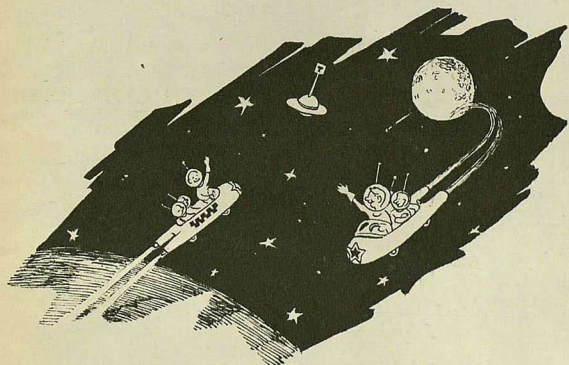
шим спортсменом в мире известного советского летчика Владимира Кутца. На втором месте американский летчик-атлет Воф Гутворск, а на третьем — чемпион мира по автомобильному спорту аргентинец Хуан Мануэль Фахио.

# Минутку внимания!



Рисунки худ. Н. ПЕРШИНА.

Под зеленый свет.



В недалеком будущем.



Мечты и звуки.

СТРАШНЫЙ СОН.





