

За рулем
3



МАРТ 1958 Год издания 16-й



В этом номере вы прочтете:

- **ВЫПОЛНИМ РЕШЕНИЯ СЪЕЗДА**
- **УДОСТОВЕРЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ № 115**
- **ВИЗМА ЛАПИНА ПРИНИМАЕТ СТАРТ**
- **554 ТЫСЯЧИ РУБЛЕЙ ДОХОДА ОДНОГО АМК**
- **МОТОБЛ И МОТОГОНКИ НА СТАДИОНЕ ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА**
- **НАША МИКРОПИТРАЖКА**
- **ОБЩЕСТВЕННЫЙ ИНСТРУКТОР ЮЛИЯ ОЖИГАНОВА**
- **ПРОХОДИМОСТЬ АВТОМОБИЛЯ МОЖНО УВЕЛИЧИТЬ**
- **ДВИГАТЕЛИ МАЛЕНЬКИХ АВТОМОБИЛЕЙ**
- **ВОДИТЕЛЮ ПОМОГАЮТ ПОЛУАВТОМАТЫ**
- **НА МОТОКРОССЕ ИМЕНИ К. Е. ВОРОШИЛОВА**
- **ТРАССЫ ВЫБРАНЫ В ГОРАХ**

На первой странице обложки: победительница первенства ДОСААФ СССР по ипподромным гонкам мастер спорта Визма Лапина [Рижский АМК] на Одесском ипподроме.

Фото Ю. Клеванова.

На четвертой странице обложки: мотогонки по ледяной дорожке на Большой спортивной арене стадиона имени В. И. Ленина в Москве.

Фото Н. Бобрва.

РЕШЕНИЯ СЪЕЗДА — В ЖИЗНИ!

Четвертый Всесоюзный съезд Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, состоявшийся в феврале, проходил в условиях огромного политического и трудового подъема, вызванного замечательными успехами коммунистического строительства в нашей стране. Съезд подвел итоги деятельности Общества за последние четыре года и принял решения, имеющие очень важное значение для дальнейшего улучшения оборонно-массовой и спортивной работы.

Съезд явился яркой демонстрацией роста и укрепления дружеских связей ДОСААФ с оборонно-спортивными обществами социалистических стран. На его заседаниях присутствовали делегации Китая, Албании, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, ГДР, Кореи, Монголии, Польши, Румынии, Чехословакии и Югославии. Главы делегаций в своих выступлениях подчеркнули общность задач, решаемых ДОСААФ и братскими оборонно-спортивными обществами в деле укрепления обороноспособности стран социалистического лагеря, и указали на необходимость шире обмениваться опытом своей работы.

В отчетном докладе председателя ЦК ДОСААФ СССР П. А. Белова, в выступлениях делегатов и постановлениях, принятом съездом, отмечалось, что Обществу пришло к своему съезду организационно окрепшим, его деятельность поднялась на новую ступень и стала полнее удовлетворять запросы членов Общества.

Много внимания в своей работе съезд уделил вопросам подготовки водительских кадров и состояния автоспорта. Четырехлетний отчетный период работы ДОСААФ характеризуется, наряду с ростом других показателей, систематическим увеличением выпуска технических специалистов. За этот относительно непродолжительный срок подготовка шоферов, трактористов и мотоциклистов возросла в два с половиной раза. В 1953 году организации Общества обучили около ста пятидесяти тысяч водителей. За первую половину 1957 года их выпустили свыше трехсот тысяч, главным образом шоферов третьего класса.

Вместе с тем на съезде отмечались существенные недостатки в деле распространения военно-технических знаний и подготовки водительских кадров.

По данным, приводившимся в отчетном докладе, во многих организациях Общества до 40% слушателей курсов шоферов из-за слабой подготовки вынуждены были сдавать квалификационные экзамены по два раза и более. Одна из наиболее существенных причин этого заключается в том, что у нас имеют место случаи, к сожалению нередкие, произвольного сокращения времени на обучение. Особенно плохо ис-

пользуются часы, отведенные на лекционные, сборочно-разборочные работы и техническое обслуживание автомобиля.

Серьезный ущерб качеству подготовки шоферов третьего класса наносит то, что учащиеся не получают необходимых навыков вождения автомобиля с прицепом. В программе на это отводится соответствующее время, но оно часто используется не по назначению.

Неудовлетворительно обстоит дело подготовки общественных инструкторов. В результате в роли преподавателей на курсах и в кружках подчас поднимаются случайные, слабо подготовленные, а то и просто недобросовестные люди.

Делегаты внимательно рассмотрели вопросы состояния спортивной работы в Обществе.

В соревнованиях по различным видам военно-прикладного спорта у нас ежегодно участвуют миллионы юношей и девушек. По сравнению с 1953 годом количество спортсменов возросло в три с половиной раза. Сотни тысяч членов ДОСААФ, выполнив соответствующие нормативные требования, получили вновь или повысили спортивные разряды. Значительно расширились международные спортивные связи Общества.

Но делегаты сосредоточили огонь критики прежде всего на нерешенных задачах. Анализируя, в частности, состояние автоспорта, они отмечали, что он не стал еще массовым. В организациях недопустимо медлят со строительством автомотодромов, гаражных дорожек, трассов, шоссе-кольцевых трасс. Не созданы и условия для ремонта спортивной техники. Слабо развита подготовка общественных тренеров, судей и совершенно не готовятся механики. Малочислен и технически далеко не совершенен мотоциклетный парк Общества. И не случайно в то время как авиационные спортсмены за 4 года установили 224 всесоюзных рекорда, в том числе 128 мировых, наши автобиблисты и мотоциклисты — ни одного.

Съезд наметил конкретные пути улучшения этой работы по обучению водителей и развитию автоспорта. Он обязал в ближайшие четыре года удвоить подготовку специалистов на курсах и в кружках, одновременно решительно повысить качество обучения.

В связи с этим в постановлении указывается на необходимость обеспечить такой размах и такую направленность деятельности Общества, чтобы не менее 10% всех членов ДОСААФ занималось в военно-технических кружках.

Исходя из необходимости в ближайшее время поднять уровень спортивно-массовой работы, съезд указал в своем постановлении: считать одной из важнейших задач все орга-

низации ДОСААФ дальнейший рост мастерства основной массы спортсменов Общества, об овладения существующих рекордов по всем видам военно-прикладного спорта повышение их в ближайшие 2—3 года до уровня лучших мировых достижений, особенно в тех видах спорта, по которым проводятся международные соревнования».

Большую роль в повышении уровня всей спортивно-массовой работы ДОСААФ должна сыграть Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта, посвященная 40-й годовщине ВЛКСМ. Она будет проходить в четыре этапа в период с 1 мая по 15 сентября и явится основным массовым спортивным мероприятием Общества в 1958 году. В программе спартакиады на всех ее этапах будет широко представлен автоспорт и автомоделизм.

Забывая о создании материально-технической базы, как основы оборонно-массовой и спортивной работы нашей патриотической организации, съезд наметил широкую программу строительства. В течение четырех лет для спортсменов должны быть построены: простейшие моторолеры — в каждом областном [краевом] центре и столицах автономных республик; автомобильные дороги — в столицах союзных республик и крупных промышленных центрах страны. Съезд обязал ЦК ДОСААФ в течение 1958—1960 годов создать производственно-техническую базу для ремонта автомашин, мотоциклов и принять меры к обеспечению организаций Общества, наряду с другими видами имущества, мотоциклами и микромоторчиками современными конструкциями.

В решении стоящих перед Обществом задач большое место отведено автотолклубам. Они должны повысить качество подготовки молодежи, добиться высокой организованности в учебной работе и обеспечить ведущую роль клубов в подготовке общественных инструкторов, тренеров и судей для первичных организаций. Съезд одобрил начинания организаций ДОСААФ, создавших самостоятельные автомобильно-мотоциклетные и другие клубы, и рекомендовал комитетам широко подхватить эту ценную инициативу.

Весь ход работы съезда еще раз наглядно показал, что организации ДОСААФ СССР тесно сплочены вокруг Коммунистической партии и Советского правительства, полны решимости настойчиво бороться за выполнение больших и ответственных задач, стоящих перед добровольным оборонным Обществом.

Решения съезда являются боевой программой деятельности нашего многомиллионного патриотического Общества. Нет никакого сомнения в том, что они вызовут новый подъем творческой активности и будут успешно воплощены в жизнь.



Четвертый Всесоюзный съезд ДОСААФ. В перерыве между заседаниями. На снимке [слева направо]: начальник Нижне-Тагильского автотолклуба ДОСААФ В. Федотов, общественный инструктор по мотоциклетной подготовке В. Соловьев [г. Бельцы Молдавской ССР] и председатель Казанского городского комитета ДОСААФ В. Чегодаев.

Фото Ник. Николаева.



Зимний спортивный сезон

близится к концу. Для мотоциклистов это была пора многочисленных встреч на снежных трассах и ледяных дорожках.

На снимках: сверху — мастер спорта В. Терентьев (ЦЛМАМК ДОСААФ) на выезде во время соревнований в ЦЛКЮ им. А. М. Горького; внизу — победители кросса на приз им. К. Е. Ворошилова в классе мотоциклов с коляской Ю. Соколов с колясочником Ю. Мельховым на дистанции [отчет см. на стр. 22].

Фото В. Довгялло.



ЖЕНЩИНЫ НАШЕЙ РОДИНЫ

Неоценима роль советских женщин в строительстве первого в мире социалистического государства.

В исторические дни Октябрьской революции и гражданской войны многие из них мужественно сражались за победу Советской власти. Огромный вклад был внесен ими в дело разгрома врага в годы Великой Отечественной войны.

Советская власть, выполняя заветы великого Ленина, принесла женщинам полное раскрепощение, сделала их подлинно равноправными. Под руководством Коммунистической партии миллионы советских женщин стали активными строителями нового общества. Неизмеримо возрос их культурный уровень. Достаточно сказать, что в числе специалистов с высшим образованием в СССР женщин — свыше протвины.

Советские женщины самоотверженно трудятся наравне с мужчинами во всех областях народного хозяйства страны. Многие из них ходят по просторам нашей Родины на автомобилях, мотоциклах, тракторах. Большое количество советских патриотов принимает самое активное участие в деятельности ДОСААФ, помогая укреплению оборонной мощи социалистической державы.

Замечательные качества наших женщин проявляются и в спорте. Еще недавно мало кто знал спортсменку Рижского автомобильного клуба Визму Лапина. А в прошлом году она завоевала первенство на многих мотоциклетных соревнованиях, в том числе в международном моторкроссе.

Скромнен и подчас не заметен благородный труд наших инструкторов-общественников. Но значение их деятельности огромно. Благодаря им многие тысячи рабочих, служащих, колхозников овладели профессией водителя, имеющей большое оборонное и народнохозяйственное значение.

Еще шире привлечь женщин к активной работе в Обществе — важная задача всех организаций ДОСААФ.

Наши интервью

Недавно наш корреспондент побывал у трех женщин-водителей, представителей разных поколений шоферов, и попросил их рассказать о том, как они впервые сели за руль автомобиля.

Полина Ефимовна ЛОЦЕ

— Много десятков лет прошло с того дня, а помню я его очень ярко. В конце прошлого века наша семья жила за Рогожской заставой (ныне застава Ильича). Меня, семилетнюю девочку, послали как-то в аптеку. Вдруг вижу: стоит толпа, а по улице сама, своим ходом едет телега. Испуганная прибежала домой. Домашние не поверили — не может телега без лошади ехать. Тут и я сомневалась стала: может быть, была лошадь, только испугалась и вырвалась?

— Оглобли-то есть? — спросил отец.
— Кажется, есть, только я не заметила.

Так я впервые увидела автомобиль. Скажи мне тогда кто-нибудь, что я скоро сама за руль сяду, — ни за что бы не поверила.

В юности я увлекалась велосипедным спортом: участвовала в гонках, несколько раз даже завоевывала призы. По тому времени это выглядело необычным. Ну, да я была боевая, смелая, Василий Фридрихович, так звали моего мужа, работал слесарем. Ему часто приходилось чинить автомобили, он хорошо изучил их устройство и вскоре сам стал шофером. Работал он при гостинице «Метрополь».

Однажды ему удалось купить старенькую машину марки «Ришард». Правда, владели мы ею недолго. Жизнь была трудная, и года через полтора нам пришлось ее продать.

Я быстро научилась управлять автомобилем и решила получить права водителя. Однако добиться этого оказалось нелегко. Возвращая мои экзамены, чиновники в полиции откровенно улыбались:

— Девские ли это занятия — водить машины!

Но в конце концов хлопоты увенчались успехом. 2 ноября 1904 года мне назначили экзамен. Утром я вехала на широкий, заасфальтированный двор ге-

нерал-губернаторского дома, того самого, где сейчас помещается Московский Совет. Рядом со мной уехала какой-то важный полицейский чиновник и начал приказывать:

«Поезжайте прямо! Стоп! Налезло! Направо! Сделайте восьмерку!» Я выполнила все указания. На этом экзамен и закончился. Мне вручили «Свидетельство московского обер-полицейстера» на право вождения автомобиля за № 115. Удостоверение подписал сам «свита» Его Величества генерал-майор Тренов...»

Одна и вместе с мужем я совершала большие поездки по Москве, по Подмосковью. Любиа кататься в Измайлово. И всегда за машиной тянулся длинный хвост удивленных велосипедистов: «Виданное ли дело! Баба правит!» В то время я была в Москве единственной женщиной водителем. Передо мной — пожилейшая от времени вырезка из «Московских ведомостей». Вот что писала газета в 1914 году:

«Вчера в технической комиссии при градоначальстве впервые в Москве подверглась испытанию в умении управлять автомобилем дама... До сих пор в Москве имела разрешение на управление автомобилем г-жа Лоце, получившая такое разрешение в первые годы появления автомобилей, когда еще не было того порядка испытания шоферов, какое практикуется теперь».

Далее сообщается, что в Петербурге уже несколько дам общества управляют автомобилями и что одна дама даже участвовала прошлым летом с одновверстной гонке.

...Трудно сравнить сегодняшнюю Москву с булыжной Московской моей юности. Изменился город, неузнаваемо изменились люди. У меня всякий раз дельется тепло на душе, когда я встречаю за рулем женщину. А встреч таких с каждым днем становится все больше.



Фото И. Гурбанова.

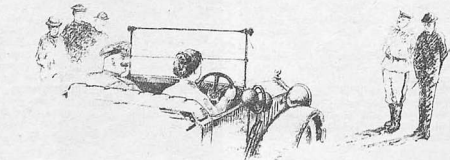


Рис. И. Марголина.

Толковой старт Визмы Лалиной

Очерк Ю. КЛЕМАНОВА

Упорство, смелость, знание техники, тактическое мастерство

— вот непеременимые условия достижения успеха в мотоциклетном спорте.

В этом очерке рассказывается об одной из лучших спортсменок ДОСААФ

мастере спорта Визме Лалиной, большие успехи которой в минувшем сезоне позволяют надеяться, что в 1958 году она будет одной из самых серьезных претенденток на высокое звание чемпионки СССР по мотоциклетному спорту.

Лизбу на лесной просеке

Тренер скептически оглядел молодую, слишком полную и неуклюжую, как ему показалось, женщину, которая вот уже в третий раз «указывалась» с его группой на тренировки. В первый раз она еще более или менее правильно выполнила простейшие упражнения, но во второй раз, когда перед ней поставил задачу — преодолеть подъем, не снимая ног с подножия мотоцикла, — оказалась на редкость неуклюжей и неуверливой. Падать начала еще у самого подножия холма, взметая каждый раз столбы снежной пыли, а взобравшись, наконец, на его «вершину», так испотела и измучилась, что жалко было на нее смотреть.

И вот теперь она опять приехала со всеми на стареньком грузозике автомотоклуба.

— Ну, что ж, — вяло сказал тренер и показал рукой на стартовавшего только что мотоциклиста, который быстро удалялся по лесной просеке. — Пожайайте за ним, постарайтесь не отстать...

«Толстушка», как называл ее мысленно тренер, резко дала газ, и ее мотоцикл, сорвавшись с места, помчался по просеке в указанном направлении.

Осторожнее! — только и успел крикнуть задонку тренер. Он сорочно махнул рукой и сказал с раздражением: — Сломает машину, как пух дуть...

Мотоцикл, действительно, подпрыгивая на каждой кочке, плохо держал дорогу и, казалось, во всю мощь своего мотора громко протестовала против такого обращения. Управлять им было трудно, руль плохо слушался неслышных женских рук, но начинающая видела перед собой только одно — уходившего все дальше и дальше, по той же дороге и на таком же мотоцикле, спортсмена, который, как ей казалось, вот-вот скроется из виду. Стиснув зубы, она продолжала мчаться вслед, пугаясь, когда он «пропадал», затерявшись между деревьями.

Те, кто знают Визму Лалину по прошлогодним стартам, не удивились бы, вероятно, если скажут, что она — а это было она! — в конце концов обогнала лидировавшего гонщика. Известно, что чемпионка ДОСААФ отличается «резким стилем» езды и в прошлом году, например, на ипподромных соревнованиях в Одессе прошла шесть зачетных кругов со скоростью, которую сумели показать лишь немногие из сорока участников-мужчин, выступавших на мотоциклах того же класса.

Но тогда, зимой 1953 года, на одной из первых в своей жизни тренировок Визма не только не сумела «достать» лидера, но вскоре и совсем потеряла его след — просека вывела на накатанную санями и машинами дорогу, где только лишь опытный глаз мог определить, в каком направлении скрылся мотоциклист.

Визма остановилась. Что делать? Вернуться и доложить тренеру, что снова на месте сумела выполнить упражнение!.. О нет, этого больше не будет!

В отчаянии будущая гонщица вновь устремилась вперед, промчалась несколько километров, свернула в одну сторону, в другую, поехала обратно, проскочив мимо собственного следа, и... заблудилась окончательно.

Ринца на улице Акса

Этот эпизод мы вспоминали недавно с Визмой Лалиной, когда беседовали с ней о спортивном календаре на 1958 год. В минувшем сезоне Лалина добилась ряда крупных успехов и естественно, что теперь многие интересуются ее планами, ходом тренировок, подготовкой к предстоящим спортивным боям. Но столь же естественно разговор наш коснулся давно прошедших дней; потому, что нельзя понять сегодняшних — казалось бы, неожиданных — успехов этой спортсменки, если не вспомнить, какими трудными путями шла она к ним, набираясь умения, опыта и... терпения.

Пути эти не были извилисты и не отличались какими-либо особыми препятствиями. Наоборот, при всей неповторимой индивидуальности Визмы, было в них то, что характерно для любой спортивной биографии и что позволяет назвать их типичными и поучительными. Вот почему рассказ о нашей новой чемпионке ДОСААФ хочется начать именно с того памятного случая, когда, растерянная и потерявшая след, она осталась одна на дороге с чужим мотоциклом, в баке которого к тому же кончалась горючее...

Как поступили бы вы в подобных обстоятельствах, дорогой читатель?

Прежде всего уточним обстановку. Итак, вы где-то в лесу, километрах в десяти или двадцати от города, на узенькой заснеженной тропке, ведущей неизвестно куда, у вас «на руках» жажелый мотоцикл, который может проехать еще едва ли несколько километров. Идет снег, температура воздуха — около 15 градусов ниже нуля. Резкий ветер то утихнет, то вновь принимается покатывать и без толку застывшие шкени. Начинает темнеть. Ваше решение?

Разумеется, проще всего было бы сесть на мотоцикл и постараться доехать до какой-нибудь деревушки, или хутора, или, на худой конец, просто до проезжей дороги, где можно было бы, по крайней мере, надеяться кого-нибудь встретить. Можно было бы ждать, пока придут на помощь товарищи из автомотоклуба, которые, вероятно, уже начали поиски. А может быть, следовало просто бросить мотоцикл и добираться любыми средствами до дома, с тем чтобы на следующий день явиться с повинной к тренеру!

Визма Лалина поступила по-своему. Выбравшись на дорогу, она более восьми километров толкала мотоцикл перед собой, хотя в баке его и плескались еще остатки топлива. Как не грех, ни одна машина не обогнала ее и не встретила на пути, что, впрочем, не только огорчало, но и радовало гонщицу — не хотелось иметь даже случайных свидетелей своего «позора». Зато с каким чувством она села на мотоцикл, когда увидела, наконец, забрежжившие впереди огоньки рижских пригородов, и с каким победоносным видом — хотя сил уже почти не оставалось, а руль не хотел слушаться очолевших рук — проехала по улице родного города, «финишировав» у дверей автомотоклуба на улице Акса!

Водяная и игровые машины

Слов нет, тренер Яшевский был очень удивлен таким обро-том дела. Он послал на поиски пропавшей лучшей спортсменки клуб и был уверен, что ее приездут замерзшей, испуганной и, может быть, навсегда решившей отказаться от «противопоказанного» ей мотоциклетного спорта. Но еще больше он удивился, когда на следующий день новенькая пришла в клуб, чтобы дать объяснение случившемуся.

В комнату вошла стройная молодая женщина спортивного вида, в изящном, по моде шилом платье, с маникюром на тонких пальцах. «Господи, ну жежи за одну тренировку так похудела!» — мелькнуло в голове Яшевского, но он тут же отбросил эту неумелую мысль: слишком уж цветущий и здоровый вид был у вошедшей.





Между тем Визма по-своему поняла недоумение, написанное на лице тренера. Покраснев, она спросила с виноватой улыбкой:

— Вы удивляетесь, что я все-таки пришла?. Все равно ничего у меня не получится, да?

— Нет, почему же... — растерянно пробормотал Яншевский. — Но... куда делись ваши... гм... габариты?

Поняв, о чем речь, Визма весело рассмееалась. Дело в том, что перед первой же тренировкой она разговориалась в клубе с одним спортсменом, который полшутка-полусерьезно сказал ей:

— Оденься только потеплей, а то с неприязнкой простудись. Да и падать мягче: синяков меньше будет...

Видно, она немного «перестаралась», надев на себя перед тренировкой все наваленные в доме шерстяные кофточки, а неуклюжий мужской комбинезон довершила дело.

Когда недоразумение рассеялось и причины поразительной метаморфозы стали ясны, Яншевский тоже не мог удержаться от смеха. Но потом посерьезнел:

— Значит, вы... не на шутку «заболели» нашим спортом... Хотите заниматься систематически?

— Какие уж тут шутки! — просто сказала Визма. И глаза у нее потемнели: она вспомнила вчерашнюю «тренировку»...



Первые робости

Во всяком случае, путь в автомотклуб был открыт: эпизод на лесной просеке сыграл при этом решающую роль, и, несмотря на первые неудачи, Визма Лания была допущена к дальнейшим занятиям.

Нет, они здесь не проходили так, как думают, вероятно, немногие из многочисленных почитателей Визмы Лания. Узи, еще много и много раз будуча чемпионка «привзладела» довольно-таки неуклюже при выполнении все более трудных упражнений, а синяков на теле, уже не защищенном спасительной броней шерстяных кофточек, было у нее, вероятно, не меньше, чем теперь медалей на парадном костюме.

Но спорт имеет свои законы. Регулярные тренировки неизменно приводят к достижению какого-то уровня мастерства. Наступил такой день и для Визмы. Ей предложили участвовать в соревнованиях по кроссу на первенство ДОСААФ Латвийской республики.

Как описать эти волнующие минуты, когда впервые в жизни выходишь на старт настоящих соревнований? За спиной у тебя — все неудачи и ошибки на тренировках, весь микроскопический «опыт», накопленный в случайных приключениях с товарищами, вся неуверенность в собственных силах, столь характерная для новичка. Впереди же — маленькие и сильные соперники (потому что ты, разумеется, «засиделась» с новичками на старте), неизведанная и пугающая трудностями трасса, а самое важное — строгие, неумолимые глаза тренера, стоящего где-нибудь на выраже и волнующегося за тебя не меньше, чем ты сама.

Визма помнит, конечно, этот первый в своей жизни старт до мельчайших подробностей. Но сейчас она лишь лаконично констатирует:

— Главное, что дошла до финиша... Рада была, очень. Между тем уже в этих соревнованиях, где Лания заняла третье место, выявилось многое, что должно было не столько радовать, сколько огорчать спортсменку. На первом же круге, например, у мотоцикла оборвалась труба глушителя. Визма хваталась — не ключей! Пришлось пальцами прихватывать горячую трубу... Вскоре заглох двигатель. С трудом догадалась гощица, что надо сменить в двигателе свечу. А сменить ее, даже не посмотрела, в чем неисправность.

Но третье призовое место — все же, как говорится, не фунт изюма. С гордостью несла Визма домой свой первый в жизни диплом и небольшую денежную сумму, тем более, что с этим у нее были связаны определенные «стратегические» планы.

Дело в том, что никто из близких Визмы — ни муж, ни отец, ни мать — не знали еще о ее новом увлечении и частых посещениях автомотклуба. Все думали, что она, как и раньше, играет в волейбол. И смелая спортсменка, чуть ли не ежедневно пригвавшая на мотоцикле с трямлянка и без раздумий преодолеваша водные преграды, никак не отъезжалась стая под холодный душ домашней критики. Теперь же, когда в руках были красивый диплом и сувениры, купленные на призовые деньги, Визма сочла уместным объяснить их происхождение.

дене. Она не ждала бурных аплодисментов, но... все-таки надеялась приятно удивить родных и подруг.

Увы, и эти скромные надежды не оправдались. Муж новоизбранной «чемпионессы», инженер по лесоплаву, категорически заявил, что мотоспорт — это не женское дело». Подруги стали немедленно рассматривать руки Визмы и нашли их огрубевшими и палкущими белизном. А отец, после долгого и краткоресивого молчания, наконец, произнес:

— Я-то, может быть, и ничего не скажу, но вот маме определенно не понравится.

Визма приуныла. Обстоятельства складывались явно не в пользу ее будущих спортивных побед.

— Как же вы вышли тогда из положения?

— Видите-ли... — на лице ее легла тень смущения. — Маме я написала, что буду ездить только потюкунку... То есть не на перегонки. А папа сделал вид, что позерил. Чтобы не возмозать маму.

— Та-а-а... А муж?

— О! С ним было иначе. Я уговорила его пойти на спеледуцию соревнования, а которых участвовала.

— Ясно... И постарались отличиться как можно лучше? — Нет. Я проиграла. Но когда мы пришли домой, он сказал: «Нас подвел двигатель. Если бы не это, еще не известно, как выиграл бы...»

Я свободна со!

Да, подвел двигатель. В тот раз, правда, это оказалось на руку Визме, но как часто еще потом подобные ситуации пригодились ей в отчаяние!

Можно себе представить — тренируешься месяцами, отработавшешь сложнейшие приемы вождения, преодолеваешь на тренировках очень трудные препятствия, изучаешь трассу, напряженно готовясь к предстоящим соревнованиям, и вот, когда наступает, наконец, этот долгожданный день, на первых же километрах беспомощно останавливаешься из-за какой-нибудь технической неисправности. Мимо проносятся более удачливые соперники; спешит, семена, к месту происшествия клубный механик; неодобрительно молчит, поглядывая на часы, тренер, и даже если удается быстро обнаружить и ликвидировать неисправность, то все равно драгоценные минуты давно потеряны и остается только плестись в хвосте (как обещала маме), а то и вовсе сойти с дистанции.

Так было, например, в 1955 году в кроссе на первенство республики, почти так же закончился для Визмы Лания и другие соревнования тех лет. Правда, поехав в Москву, она сумела на первенстве ДОСААФ завоевать 4-е место (за это ей присвоили 1-й спортивный разряд), а в шоссейных гонках на первенство Латвии была третьей, проиграв лишь мастерам спорта Укмас и Ошина. Но это были лишь редкие удачи, не вселявшие уверенности в свои силы: двигатель мотоцикла представлялся порой каким-то загадочным, не в меру капризным металлическим зверком, который вытаскивает попеременно то счастливые, то пустые билетки в лотерею спортивного счастья...



В тот год за команду Рижского автомотклуба особенно удачно выступил в соревнованиях талантливый спортсмен Эдвин Кирсис. Он неизменно одерживал победы и никогда не жаловался на механиков, когда что-нибудь не ладилось.

Однажды Визма спросила его:

— Откуда ты так хорошо знаешь технику?.. Разве ты инженер? Или механик?

— Люблю машину, — лаконично ответил будущий чемпион СССР. — А ты разве нет?

Визма ничего не сказала, Разумеется, она рада, что за ней (наконец-то) лично закреплен К-125: этого она добивалась в течение долгих двух лет... Но любить это «бесчужественный металл», который так предательски подводит ее в самые ответственные моменты соревнований? О нет, о таких взаимоотношениях с мотоциклом Визма тогда и не мечтала. Она могла лишь позавидовать Кирсису — такое чувство испытывает, вероятно, холостяк, когда видит семейное счастье.

Но слова товарища вызвали одно, казалось бы неожиданное, воспоминание... Это было летом 1951 года в рижском Межапарке, где Визма случайно оказалась — первый раз в жизни — среди многочисленных зрителей мотоциклетных соревнований. Все ей понравилось тогда — и процедура старта, и легкость, с которой молодые спортсменки умчались куда-то, обгоняя друг друга на свирепо зорычавших мотоциклах, и особенно запах, удивительно приятный и волнующий запах, еще долго остававшийся в воздухе от сгоревшей смеси спирта с касторовым маслом.

Но ведь это был запах касторки, той самой противной касторки, которую она ненавидела с детства! В тот день, помнитесь, ей лишь стало смешно от этой мысли, она жадно и удивленно втянула носом воздух, так и не заинтересовавшись — ни тогда, ни впоследствии, — почему, собственно, применяли эту смесь!

Теперь ее встревожило это воспоминание. А почему затем отказались от этой смеси? Какую роль в работе двигателя играет вообще сорт применяемого топлива? Как устроен карбюратор? Эти и многие другие вопросы, над которыми она раньше не задумывалась, стали вдруг, после разговора с Кирисом, очень важными, возникли перед ней в совершенно новом свете.

Поиски ответов привели Визму к книгам. Но для того чтобы понять то, что тем написано, пришлось неоднократно разбирать и собирать свой мотоцикл. И оказалось, что это — не столь уж загадочное и свариальное существо: чем лучше его знаешь, тем более он покладист и надежен, тем меньше капризничает. Это «котирык» вдохновило Визму даже на саорезивный подвиг — она решила попробовать сама что-нибудь изменить в двигателе.

Первая же тренировка после такой «доводки» показала, что двигатель стал работать гораздо хуже. Но Визма возвращалась в клуб счастливая: она ведь знала причину этого, знала, что нужно сделать, чтобы устранить дефект!

Вечалась, по различным экспериментам. Сочетая почти ежедневные тренировки с работой в мастерской, Ляпина бескомпромиссно переделывала и совершенствовала вместе с тренером свою машину. Нельзя сказать, что они много переупрости в этом деле: мотоцикл К-125 — чего греха тайть! — имеет еще ряд органических конструктивных недостатков. Но если не удалось существенно изменить машину, то изменения, которые произошли с самой гощицей, были бесспорны: она почувствовала уверенность в себе, в своих силах, в своей власти над теми досадными случайностями, которые раньше сами владели ее спортивной судьбой. И однажды, возвращаясь после удачного дня в деревню, домой, она поняла, что, если ей удалось сделать, Визма вдруг подумала просто:

— А ведь я тоже его... люблю!. Очень люблю. Речь шла, разумеется, о мотоцикле.



Уроки мастерства

Итак, многие «университеты», необходимые для того, чтобы стать переклассовой гощицей и одерживать победы, были уже позади, Визма больше трех лет систематически тренировалась в клубе, она овладела за это время и мотоциклетной техникой, самостоятельно выходила на соревнованиях из самых трудных положений.

И все же большего и настоящего спортивного успеха все еще не было. В международных соревнованиях в Ленинграде, например, Ляпина осталась на 4-м месте. Правда, она сумела оказаться впереди таких опытных мастеров, как Г. Кононелов, Н. Шарпапов и Б. Уксас, победив чешских спортсменов М. Крафтуса и Л. Абрагамовича, выполнила норму мастера спорта. Но до подлинного спортивного мастерства было еще далеко — в этом Визма получила возможность убедиться на тех же соревнованиях.

Прямо со старта она тогда стремительно вырвалась вперед и вскоре определилась на третьем месте. Но вместо того, чтобы держать себя «в руках», осмотреться и оценить складывающуюся обстановку, учесть особенности трассы и постараться угадать намерения остальных соперниц, рижанка сразу же попыталась обойти лидеров. В результате — падение, потеря ориентировки и тех нескольких драгоценных минут, которые были так необходимы, чтобы на равных помериться силами со знаменитой Аранкой Гондас и чемпионками СССР Ниной Сусовой и Эви Мэги.

Ленинградский урок не пропал для Визмы Ляпина даром. Теперь она со всей присущей ей энергией стала изучать тактику моторспорта, анализировать ход запомнившихся соревнований, читать все спортивные отчеты в газетах, книги и брошюры опытных мотоциклистов. К тому же в 1956 году тренером команды Рижского АМК стал Эдвин Кирис, который известен своим высоким тактическим мастерством на соревнованиях.

Впрочем, роль Кириса в спортивном становлении Визмы Ляпина оплод не ограничивается этим. Он очень хорошо знает, что настоящей, устойчивой, закономерной спортивной успех — это своего рода «контрапункт» в жизни мотоциклиста, тот самый момент в музыке спорта, когда сливаются воедино многие темы, обра-

зая мощный гармонический аккорд. Поэтому Ляпина, изучая тактику, одновременно продолжает совершенствовать и свои знания техники, и искусство вождения, и волевые качества. Она систематически тренируется, много внимания уделяет физической подготовке.

Волшебный старт

И вот последовала серия блистательных побед Визмы Ляпина. В течение 1957 года она завоевала шесть первых мест в различных мотоциклетных соревнованиях, стала чемпионкой республики по ипподрому и зимнему кроссу, победительницей спартакиады Прибалтийских республик, третьим призером первенства СССР по кроссу, чемпионкой ДОСААФ по ипподромным гонкам. В международных соревнованиях по кроссу ей выпала честь выступать в составе сборной команды СССР, и Ляпина, как известно, оправдала это высокое доверие — на финише она была первой, оставив позади себя и Эви Мэги, и Ирину Озолину, и чешку Крафтуса, и венгерку Чила, и австрийскую гощицу Вейкингера...

Многие прочат Визме Ляпина большое будущее, считают, что успехи 1957 года были лишь только стартом в ее дальнейшей борьбе за звание чемпионки СССР. Трудно не согласиться с этим, а заодно и не пожалеть, разумеется, замечательной советской спортсменки больших успехов. Но когда говорят о ее Большом Старте, нам почему-то представляется не взмах флажком на ипподроме в Одессе, где она стала чемпионкой ДОСААФ, и не сигналы зеленого светофора в рижском парке Шмерли, где она выиграла международные соревнования, а заснеженная лесная просека в окрестностях Риги, по которой молодая начинающая гощица упорно толкает перед собой мотоцикл...



Ваши интервью

Лидия Григорьевна ВАСЮТИНА

— Всею за несколько дней до того, как сесть за руль автомобиля, я и не предполагала, что стану шофером. В 1935 году окончила планерную школу и стала работать инструктором в одном из столичных аэроklubов. Но в начале 1938 года я заболела, и медицинская комиссия запретила мне подниматься в воздух.

Тогда тогда и поступила я на курсы водителей. После окончания школы вначале работала в Москве, а потом вместе с мужем переехала в Западную Украину. Там нас и застала война. В первые же дни муж ушел в армию. Немцы очень быстро приближались, надо было вывозить имущество и людей. На старенькой трехтонке под бомбежками мне удалось добраться вместе с грузом и людьми до Шепетовки, Груз и людей перегрузили в шезелю, а машину, так как не было горючего, пришлось уничтожить. Выпрости у танкистов банку солария, я обила его автомобилем и подожгла.

Приехав в Москву, я стала шофером такси. В те дни таксомоторы работали в учреждениях, обслуживавших нужды фронта.

— Поедете в штаб МВО, — сказала мне как-то утром диспетчер.

С того дня по субботам началась моя служба в армии. Вскоре таксомоторные парки были расформированы, но я так и осталась работать в штабе. Последствия меня не вели в часть, Демобилизовалась я уже в 1945 году и снова села за руль московского такси. За хорошую работу меня несколько раз награждали, а после того, как в наш 1-й таксомоторный парк пришли новые автомобили, я первой из женщин получила «Волгу».

Вот, пожалуй, и все. Я очень люблю свою профессию, люблю автомобиль — умную, полезную, быструю машину. Видно, это и побудило меня заняться автомобильным спортом. Мне несколько раз пришлось выступать на кроссах, где я занимала призовые места. За эти выступления мне было присвоено звание спортсмена 2-го разряда.



ЖИЗНЬ ПОДСКАЗЫВАЕТ.

IV Всесоюзный съезд ДОСААФ указал на необходимость расширения хозрасчетной деятельности организаций Общества, как на одну из важных задач. В связи с этим большое значение приобретает развитие хозрасчетных мастерских при автомотоклубах.

Редакция приглашает работников, связанных с деятельностью хозрасчетных предприятий, поделиться через наш журнал своим опытом, планами, предложениями по этому вопросу.

Наш автомотоклуб существует довольно давно, однако в течение последних лет он испытывал постоянную нужду в средствах, которые были необходимы для расширения материальной базы клуба, улучшения учебной работы, организации спортивных состязаний и т. д. Для того чтобы выравнивать финансы клуба, руководству совместно с общественностью пришлось задуматься над решением этой проблемы.

Хозрасчетная автошкола по подготовке шоферов существовала при клубе несколько лет, но доходы от ее деятельности были недостаточны, поэтому в конце 1955 года клуб открыл хозрасчетные мастерские. Вначале они были примитивными, но постепенно укреплялись и стали приносить доход. Члены АМК, многочисленные автомобилисты и мотоциклисты нашего города советовали расширить мастерские и ввести новые профили ремонта. Клуб последовал этим советам. В мастерских была создана бригада монтажников, расширены моторный и электроцех.

Наши мастерские предназначены главным образом для обслуживания автолюбителей и спортсменов — членов клуба. Однако обслуживание авто- и мотоциклистов является в какой-то степени сезонным, причем основная нагрузка падает на летний период. Мастерские же должны быть рентабельными в течение всего года. Поэтому мы производим ремонтные работы по заказам государственных предприятий; наряду с капитальным ремонтом двигателей в мастерских производится электросварочные и другие работы. У нас освоено изготовление дорожно-сигнальных знаков, указателей дорог, художественных панно по безопасности движения автотранспорта и пешеходов. Как показал опыт, этот вид работ является выгодным, так как заказы поступают регулярно, без простоев.

Стоимость работ оплачивается заказчиками по утвержденному обкомом ДОСААФ тарифу. Но вначале цены за ремонт оказались неприемлемыми для широкого круга автолюбителей: они были высоки. Тогда руководство клуба с целью улучшения тепломощи членам АМК и более широкой популяризации мастерских сделало для членов АМК скидку в прейскуранте на 30%, рассчи-

тывая довести ее в ближайшем будущем до 50%.

Ремонтируя автомобили и мотоциклы любителей, автотранспорт мелких хозяйств, не имеющих своей ремонтной

базы, мастерские приносят клубу доход, поддерживая его финансовое состояние. Об этом свидетельствуют следующие цифровые данные. Существова два года, мастерские дали валовой до-

Фото Н. Боброва.

Хозрасчетные мастерские при Ростовском АМК ДОСААФ позволили улучшить финансовое состояние клуба, увеличить ассигнования на спортивную, учебную и массовую работу.

ход в сумме 860 тыс. рублей. В 1957 году валовой доход составил 554 тыс. рублей.

Часть этих средств расходуется на улучшение спортивно-массово работы. Если в 1955 году клуб смог приспособить для спортсменов всего лишь пар сапог стоимостью в 1,5 тыс. рублей, то только за первое полугодие 1957 года за счет средств, вырванных от хозрасчета, для клуба было приобретено 4 мотоцикла (два ИЖ-54 и два ИЖ-55) стоимостью 38,0 тыс. рублей, 15 комплектов костюмов для гонокщиков и другой спортивный инвентарь.

Следует подчеркнуть, что значительная часть средств, получаемых от хозрасчетных мастерских, идет на покрытие других расходов: аренду помещения, подписку на газеты и журналы для клуба и т. д.

Для нормальной жизни и дальнейшего улучшения работы клуба хозрасчет необходим, он должен расширяться. Однако развитие хозрасчета во многом зависит от решения некоторых проблем. Какие же это проблемы?

Первое и главное—это материально-техническое снабжение, которое попросту отсутствует. Скажем, сейчас для мастерских крайне необходимы токарный, шлифовальный, расточный станки, графное оборудование и многое другое. Все это должно поставляться централизованным путем, однако УМТО ЦК ДОСААФ и областной комитет этим не занимаются. Своего же аппарата снабжения ни клуб, ни тем более мастерские не имеют.

Отсутствует также и снабжение мастерских запчастями к автомобилям и мотоциклам. Мы производим ремонт только в том случае, когда заказчики сами дают нам запасные части.

Есть еще одна проблема. Горьковский и Московский автомобильные заводы, Минский, Ирбитский, Ижевский и другие мотоциклетные заводы нередко еще выпускают бракованную продукцию. Выполняя гарантийный ремонт, заводы посылают на места бригады монтажников, что обходится государству, по всей вероятности, не дешево. Бывает, что и владельцы автомобилей приходится ехать на завод за тысячу километров.

Учитывая пожелания членов АМК и будучи сами заинтересованы (это являлось бы статьей нашего дохода), мы еще в конце 1956 года письменно обратились к заводам с предложением: открыть на базе наших мастерских гарантийный пункт ремонта. Ведь Ростов находится на самой оживленной туристской автомагистрали.

Мы надеялись, что заводы заинтересуются нашим предложением. Но получили лаконичные ответы: «Не нужно». Между тем ясно: если крупные автомобильные страны возмрут гарантийный ремонт автомобилей и мотоциклов в свои руки, эти страны сами сократят государственные расходы, существенно помогут автолюбителям и получат возможность развить свои мастерские.

Б. КОНЬКОВ,
начальник авторемонтных мастерских

А. ИГНАТОВИЧ,
старший бухгалтер.

Ростов-на-Дону.

МОТОЦИКЛИСТЫ НА БОЛЬШОЙ СПОРТИВНОЙ АРЕНЕ

Дирекция стадиона имени В. И. Ленина организовала состязания по ледяной дорожке и игры в мотобол

Гремит музыка, переливается разноцветными огнями небо над стадионом имени В. И. Ленина в Лукинках. В эти февральские дни тут особенно многолюдно. На праздник «Русская зима» ежедневно приходят десятки тысяч москвичей и гостей столицы. Кроме многочисленных аттракционов и театрализованных представлений, особое внимание зрителей привлекают мотоциклетные гонки на льду и игры в футбол на мотоциклах.

Наш корреспондент попросил заместителя директора стадиона Б. В. Мякинского ответить в связи с этим на несколько вопросов.

— КАК БЫЛИ ОРГАНИЗОВАНЫ ВЫСТУПЛЕНИЯ МОТОЦИКЛИСТОВ НА СТАДИОНЕ!

— Бывая вместе со спортсменами в различных странах, я видел, что там мотоциклисты успешно выступают на обычных спортивных полях. К сожалению, до последнего времени наши спортивные администраторы не разрешили мотоциклистам выступать на стадионах.

Готовясь к проведению праздника «Русская зима», мы решили попытаться эту дурную традицию и устранить на Большой арене нашего стадиона мотоциклетные состязания по ледяной дорожке. Мы узнали, что сейчас созданы первые команды, играющие в футбол на мотоциклах, и пригласили их выступить на празднике. Надо сказать, что наши надежды на успех блестяще оправдались — выступления мотоспортсменов стали одними из самых увлекательных зрелищ праздника. Посмотреть на них собралось десятки тысяч зрителей.

— РАССКАЖИТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, КАК ПРОВОДИЛИСЬ ЭТИ СОСТЯЗАНИЯ.

— Еще до начала праздника мы разработали положение о мотоциклетных соревнованиях на народном гулянье «Русская зима». Оно было утверждено Московским городским комитетом по физической культуре и спорту. В соответствии с этим положением состязания по ледяной дорожке проводились в двух классах мотоциклов—до 125 см³ и до 350 см³. Каждый день выступали спортсмены на машинах лишь одного класса. По итогам каждого дня судейская коллегия определяла победителя

в личном зачете. Тут же после окончания заездов победителю вручался приз.

В мотосостязаниях на призд праздника «Русская зима» приняли участие главным образом мастера спорта и гонщики первого разряда автомобильных ДОСААФ г. Москвы, Московской области, г. Уфы, «Трудовых резервов», ЦСК МО. В результате состязаний в личном зачете первое место завоевали мастера спорта Маслов и Бойко («Трудовые резервы»). В командном зачете сильнейшими также оказались мотоспортсмены «Трудовых резервов».

«Но, пожалуй, самый большой интерес у зрителей вызвали игры в футбол на мотоциклах. Этот новый для нас вид спорта долго не получал поддержки в спортивных организациях. В некоторых районах Москвы и области было создано несколько команд, но встретиться между собой им впервые удалось лишь на празднике. Перед встречей каждая команда провела несколько тренировок, отработавшая новую, необычную тактику и методы этой интересной игры. Мне кажется, что футбол на мотоциклах имеет большое будущее — ведь он доступен каждому мотолюбителю, встрече можно проводить на любом футбольном поле, техника и правила игры достаточно просты. Вместе с тем футбол на мотоциклах, или, как его называют, мотобол, помогает овладеть техникой вождения мотоцикла, развивает смелость, выносливость, точный расчет. Сейчас при Московском комитете по физической культуре и спорту создана секция мотобола.

Встречи в мотобол закончились победой команды Серпуховского автомобильного клуба ДОСААФ.

Ко всему сказанному надо добавить, что выступления спортсменов на стадионе приносит и немалый доход. Благодаря огромному интересу со стороны зрителей выручка от продажи билетов значительно возросла. Мне кажется, что такие состязания и встречи мотоспортсменов можно проводить в каждом городе, где имеется стадион. Это привлечет к участию в мотоспорте много любителей и болельщиков.

Сейчас дирекция рассматривает вопрос о выступлениях мотоспортсменов на стадионе и в летнее время.

Публикуя эту беседу, редакция считает заслуживающим всеобщего внимания и распространения опыт привлечения мотоспортсменов на стадионы. Праздник «Русская зима» показал, что при умелой организации выступления гонщиков на стадионах вызывают огромный интерес зрителей.

Чрезвычайно поучителен также опыт создания команд для игр в мотобол. В каждом городе и селе есть немало любителей-мотоциклистов, которые могут культивировать этот увлекательный вид спорта.

Представители комитетов ДОСААФ, начальники и тренеры автомобильных клубов, работники комитетов по физической культуре и спорту должны подхватить полезное начинание дирекции столичного стадиона им. В. И. Ленина. Нужно, чтобы выступления и состязания мотоспортсменов на стадионах стали регулярными.

ЭТО МОЙ ДОЛГ

Как только при нашей первичной организации ДОСААФ открылись курсы шоферов, на них записалось сорок четыре человека. В большинстве — это рабочие МТС и молодые колхозники. После трудового дня многим из них приходится ходить на занятия за несколько километров в тридцатиградусные морозы. Учиться нашим курсантам нелегко: столов и парт недостаточно, наглядных пособий и учебников тоже мало. Выручает то, что многие курсанты работают в мастерских, где в качестве наглядных пособий им служат агрегаты ремонтирующихся у нас автомобилей.

Мне, преподавателю этих курсов, часто приходится искать отличные от обычных формы ведения занятий. Я не могу, например, сказать: прочитайте на такой-то странице, зная, что у многих нет учебников. Поэтому стараюсь как можно проще и доступнее изложить материал, лишней раз подчеркнуть самое важное и только после того, как убеждаюсь, что тема понята и усвоена, перехожу к следующей. Я всегда начинаю занятия с вопроса пройденного, затем предлагаю новый материал, который в кон-

це занятий снова прошу пересказать курсантов. Конечно, заниматься приходится много, порой даже очень много.

Но в процессе работы раньше и теперь (а мною с помощью товарищей уже подготовлено более 130 шоферов) у меня никогда не возникало чувства сожаления о затраченном на это времени. У меня есть знания, в них нуждаются другие, они тоже хотят стать специалистами, значит, мой долг — помочь им. Ведь и мне когда-то помогли таким же образом, научили водить мотоцикл. Это было в 1952 году, я тогда работала на Уралмашзаводе.

Спустя два года, уже живя в Камышове, я решила изучить автомобиль. И снова на курсах ДОСААФ мне предоставили эту возможность.

Когда курсы были закончены, мой преподаватель — автомеханик Г. Тараканов попросил меня помочь вести новые курсы, поскольку желающих учиться было очень много. Могла ли я отказать? Конечно, нет. Вначале грустила. Но с каждым следующим занятием и чувствовала себя все увереннее. Постепенно мои обязанности становились все доходчивее, лучше учиться стали и курсанты.

На курсах, где я начала преподавать, учились в основном рабочие. Это несколько облегчало занятия с ними, поскольку люди были знакомы с техникой. Немало пришлось поволноваться, когда курсанты сдавали экзамены. Однако все в группе выдержали их успешно. Вскоре некоторые из моих курсантов уже работали шоферами. А Казанцев ушел в колхоз и стал водить грузовой автомобиль, И. Сивякин получил похвальный автомастерскую. Нине трудилось до лета, а потом, в горячее время уборки, пересели на тракторы и комбайны.

Вести следующую группу курсантов было сложнее. В ней было много горожан, совершенно не знакомых с устройством автомобилей. Но к этому времени у меня накопился уже кое-какой опыт, и новая группа тоже успешно закончила курсы.

Эти курсы были хозрасчетными. Но у нас остались деньги, и комитет первичной организации ДОСААФ приобрел мотоцикл. Это облегчило подготовку мотоциклистов-любителей.

Думается, что при более активной работе наших местных руководителей ДОСААФ мы могли бы проводить курсы на собственных мотоциклах. Рабочих и колхозников, имеющих свои мотоциклы, в районе много, и среди них, конечно, найдутся желающие помериться силой, смелостью и мастерством.



— Сегодня у нас занятия, приходится без опозданий, — напоминает курсантам трактористу Б. Комарову (слева) и электрику А. Колчанникову Софья Ивановна Свеклистенкова.

Фото Ник. Николаева.

Помимо выполнения своих служебных обязанностей, мне приходится уделять немало времени и своим избирателям — я ведь депутат районного Совета. Но, несмотря на все это, я не забываю и о подготовке водительских кадров. И каждый раз, когда я вижу довольные лица моих курсантов, получивших права шофера, мне становится радостно на душе — сделано еще одно полезное, важное дело.

С. СВЕКЛИСТЕНКОВА,
общественный инструктор
ДОСААФ.

Камышовский р-н,
Свердловская область.

Рис. В. Костина.

Жизни интервью

Любовь Михайловна КОВАЛЕВА

— Ушедший 1957 год останется памятным в моей жизни. В этом году я закончила медицинский институт, получила диплом врача-терапевта и одновременно осуществила давнюю мечту — научилась водить машину. Как это случилось?

Еще весной мы всей семьей отправились на юг в автомобильное путешествие.

И вдруг — такая неприятность! — наша «Победа» исстрелилась. Мой муж, который вел ее, ничего не мог с ней поделать. Спасибо милиционеру, подкашавшему, что у нас засорился карбюратор. Вот тогда-то я твердо решила не только получить права шофера, но и как следует изучить автомобиль. В конце октября начались мои занятия в автошколе ДОСААФ.

Недавно мне вручили маленькую темную-зеленую книжечку — удостоверение серии ДВ № 198814 на право управления автомобилем.

Летом мы снова поедem в путешествие. На этот раз посетим Ленинград и Прибалтику. Путешествие на автомобиле — хороший, интересный отдых, расширяющий кругозор человека. Я думаю, что со временем машиной научусь управлять все.



НЕОБХОДИМЫ НАДЕЖНЫЕ МОТОЦИКЛЫ

В условиях сурового североуральского климата и тяжелых сибирских дорог легкий мотоцикл незаменим как индивидуальный транспорт.

К сожалению, выпускаемые сейчас мотоциклы М1М имеют много конструктивных и производственных дефектов, что снижает их эксплуатационные качества. На своем мотоцикле М1М я сделал уже 34 000 км. За это время мне пришлось заменить 5 роликовых цепей, 3 пружины седла, 3 дроссельных золотника, подшипники коленчатого вала, коленчатый вал и ряд других деталей.

Все это явилось результатом того, что детали были сделаны плохо. Нашим конструкторам и главное технологом необходимо больше работать над повышением качества мотоциклов.

П. ДИК.

г. Красно-Турьинск.

ГДЕ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ МОТОЦИКЛ!

В Калининграде на улице имени 1912 года имеется единственная в области мастерская под названием «Швейно-холодильно-радио-мотоциклетная мастерская». В ней работает один «мастер на все руки». А у него, как правило, никогда не бывает запчастей к мотоциклам.

Вот и попробуйте отремонтировать в Калининграде свою машину!

Нужно, чтобы местный автомобильный или другая какая-нибудь организация создали в городе ремонтную мастерскую, которая могла бы обслуживать мотоциклистов.

С. ЛОЗОВОЙ.

г. Калининград.

ОБ ОЧКАХ И ВЕТРОВЫХ ЩИТКАХ

У магазинов, торгующих запасными частями и мотоциклами, нередко можно слышать вопрос: «Где достать ветровой щиток?»

К сожалению, таких щитков в продаже нет, хотя они нужны каждому мотоциклисту. Вместе с тем наладить их заводское производство совсем трудно. Это тем более необходимо еще и потому, что из-за отсутствия в магазинах этих деталей нам приходится пользоваться сомнительными изделиями разных кустарей.

И еще один вопрос. Почему до сих пор не могут выпустить в массовом масштабе добротных защитных очков для мотоциклистов? Еще в 1936 году начали изготавливать стеклянные в кожаной оправе «кошачьи» и делают их до сих пор. Единственное усовершенствование—кожу заменили клеенкой. А вот удобных, легких, безопасных и прочных очков нет. А для мотоциклиста — это необходимая вещь.

О. ЛЕПОРК.

КАК МЫ СДЕЛАЛИ МАЛЕНЬКИЙ АВТОМОБИЛЬ



Решил построить маленький автомобиль своими руками, мы взяли колеса от инвалидной мотоколяски, так как они лучше других подошли по габаритам, и двигатель мотоцикла ИЖ, как самый простой, надежный и обеспечивающий необходимую скорость.

Довольно трудно было выполнить тормоза. Нашли передний мост с тормозными барабанами от старого трехколесного мотоцикла. Примерили его. Оказалось, что он как раз подходит, только между колесом и тормозными барабанами нужно сделать алюминиевые переходники, прикрепив их к колесу.

Но самые большие хлопоты доставил нам дифференциал. Его мы взяли от какой-то заграничной машины. Получил изготовили сами. Совместно с дифференциалом изготовили и коробку передач. Таким образом, на нашем автомобиле есть две коробки передач. Конечно, это вызывает излишнюю потерю мощности. Но, с другой стороны, мы получили возможность использовать коробку передач совместно с дифференциалом в качестве демультипликатора. При желании мы можем понизить скорость, но увеличить тяговое усилие машины.

Рама была выполнена сварной из металлических угольников размером 50×50. Каркас кузова изготовлен из водопроводных труб (см. снимок). Стекла взяты от автомобиля «Победа», а крылья—с одной списанной автомашины, их только пришлось немного обработать.

Капот и крышка багажника сделаны из листового материала. Дверей нет,

они заменены выемками. Бак расположен в задней части машины. Бензин подается самотеком. Для охлаждения мотора с левой стороны установлен вентилятор, который гонит воздух на цилиндр и головок.

Головка развращена под углом 90° для того, чтобы воздух мог проходить через ребра. С правой стороны, на месте генератора, укреплена шестерня, с которой при запуске входит в зацепление стартер, взятый от автомобиля «Москвич». Заодно с шестерней выточен шкив для ремня, который вращает генератор, укрепленный в задней части мотора (там, где у мотоцикла крепится аккумулятор). Аккумулятор применен от автомобиля «Москвич», фары—с автомобиля «Победа».

Все рычаги управления сделаны, как у настоящей автомашины, т. е. сцепление, тормоз и газ управляют ногом, а для поворота служат рулевое колесо. Переключение передач—обычное, мотоциклетное. Для выключения заднего хода и демультипликатора выведен рычаг от коробки передач, заблокированной с дифференциалом.

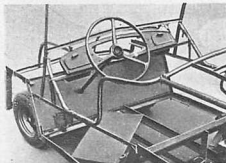
Короткая база и широкая колея делают нашу машину маневренной и устойчивой. По длине она только на 200 мм длиннее мотоцикла для инвалидов. Вместительный багажник помещен в передней части машины.

Тент изготовляется съемным, а хорошую погоду он свертывается и кладется в багажник.

Вес машины—около 400 кг. Свой автомобиль мы уже опробовали. Он показал вполне удовлетворительные результаты, хотя кое в чем еще требует доделки.

В заключение мы хотели бы подчеркнуть следующее. Известно, что обеспечение безопасной эксплуатации самодельных автомобилей зависит в основном от надежности передней подвески и рулевого управления. Но эти узлы чрезвычайно сложны для самостоятельного изготовления. Поэтому следовало бы наладить их промышленное производство и продажу через торговую сеть.

Б. Морозов,
П. Морозов,
В. Морозов.



ВСТАВАЛ НАРОДНОЙ

АВТОМОБИЛЬ В НАРОДНОЙ ПОЛЬШЕ



Значение автомобильного транспорта для экономики Польской Народной Республики исключительно велико. В условиях непрерывного роста промышленности и механизации сельского хозяйства автомобильные перевозки становятся все более важной частью всей транспортной системы страны.

На дорогах и в городах Польши создано около 2500 регулярных автобусных линий. Около полумиллиона пассажиров перевозят ежедневно автобусы и грузовые автомобили, приспособленные для пассажирских перевозок в сельских местностях. В минувшем году число пассажиров достигло 190 млн. человек. Значительного объема достигли и грузовые перевозки. Количество грузов, перевезенных средствами автотранспорта в 1957 году, превысило 40 миллионов тонн.

В настоящее время в Польше насчитывается около 110 тыс. грузовых автомобилей и тягачей, 5200 автобусов и грузовиков, приспособленных для перевозки пассажиров, около 53 тыс. легковых автомобилей и 300 тыс. мотоциклов. Эти цифры в несколько раз превышают уровень довоенного 1938 года, однако народное правительство и Польская объединенная рабочая партия хорошо понимают, что объем работы автомобильного транспорта еще значительно отстает от растущих нужд промышленности и сельского хозяйства.

Значительные средства расходуется в Польше на закупки автомобилей в СССР, Чехословакии, ГДР и других странах. Но главные усилия народной власти направлены, конечно, на создание отечественной автомобильной промышленности. И такая промышленность в народной Польше уже есть. Она быстро наращивает свои производственные мощности, повышает техническую оснащенность, непрерывно улучшает качество продукции.

Ни на минуту не прекращаются работы по сооружению гиганта польского автостроения в г. Люблине. Здесь работает несколько производственных цехов, начавших выпуск грузовых автомобилей. Через несколько лет Люблинский завод полностью вступит в строй. Это будет один из самых крупных автозаводов в Европе.

В г. Страховицы (Келецкое воеводство) строен другой завод грузовых автомобилей. Здесь уже изготовлено около 50 тыс. автомобилей «Стар-20а». При сравнительно небольших габаритах (длина — 5860 мм, ширина — 2200 мм, высота — 2200 мм) эта машина обладает хорошей грузоподъемностью (4 т) и довольно большой полезной по-

лезностью кузова (8 кв. м.). Максимальная скорость машины — 83 км/час. Для улучшения условий погрузки стенки кузова открываются с трех сторон. Двигатель расположен в кабине водителя, что облегчает уход и ремонт, а сама кабина хорошо вентилируется. Этот автомобиль завоевал признание не только в Польше, но и за рубежом: в Финляндии, Китае и других странах.

На окраине Варшавы, в Жерани, шесть лет тому назад закончилось строительство завода легковых автомобилей. Стремлясь оказать братскую помощь польскому народу, Советский Союз передал Польше безвозмездно всю техническую документацию на производство легкового автомобиля М-20 «Победа». На этой базе завод стал выпускать легкой автомобиль «Варшава». За шесть лет варшавские автостроители дали стране около 50 тыс. машин. В настоящее время завод в Жерани перекладывается на производство легкового автомобиля «Сирена».

Существовавший в городе Санок (Жешувское воеводство) вагонный завод переключился на производство автобусов «Сан». Уже в этом году будет выпущено около 1000 машин, а в дальнейшем, после полной реконструкции, завод будет давать 2000 автобусов в год. Таким образом, завод в Санке станет одним из крупнейших в мире предприятий по производству этого типа продукции. Автобус «Сан» имеет 43 места для сиденья. По хорошей дороге он развивает скорость до 70 км/час.

Одновременно идет подготовка к выпуску тяжелых восьмицилиндровых грузовиков и микролитражных легковых автомобилей. Для грузовика уже разработан и испытан шестцилиндровый двигатель С-56, мощность 150 л. с. Три конструкторских бюро и отдельные коллективы энтузиастов-конструкторов работают над созданием микролитражного автомобиля. Наиболее удачная конструкция уже в этом году будет пущена в производство.

Характерной чертой в развитии польского автотранспорта и автостроения является широкое участие в нем общественности. В Польше выходит несколько журналов, посвященных вопросам автомобильного транспорта, автостроения и автотранспорта. В них широко обсуждаются вопросы, волнующие водителей и спортсменов. В частности, через журналы проводится сбор средств на постройку Центрального дома шофера в Варшаве, призванного стать центром технической пропаганды и культурно-массовой работы среди работников автотранспорта. Сотни людей высказались на страницах печати по вопросу о том, каким должен быть новый общедоступный автомобиль.

Очень велика роль общественности в пропаганде правил уличного движения

УСПЕХИ НАРОДНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ «СИМСОН» В ГДР

Мотоциклы, выпускаемые народным предприятием в Зуле (ГДР), зарекомендовали себя с лучшей стороны на мировых соревнованиях прошлого года. Если во время «зимних ралли» 1956 года в Гармиш-Партенкирхене (Западная Германия) команда предприятия получила лишь бронзовые медали, то уже на четырехдневных соревнованиях спортсменов, выступавших на мотоциклах «Симсон-425 ГС» завоевали 11 золотых, 2 серебряные и 2 бронзовые медали; на XXXII международных шестидневных соревнованиях в Чехословакии команде «Симсон» была присуждена серебряная медаль.

Мотоцикл «Симсон-425 ГС», специально предназначенный для соревнований, имеет двигатель с рабочим объемом цилиндров 250 см³, развивающий мощность 17,5 л. с. Степень сжатия — 8:1. Усиленное сцепление, поднятый руль, высоко расположенная выпускная труба, усиленная ходовая часть и многие другие специфические особенности конструкции характеризуют эту машину, как «кроссовую», способную успешно преодолевать разнообразные препятствия.

К началу года народное предприятие «Симсон» выпустило уже более 50 таких машин. Производственная программа предприятия предусматривает выпуск еще по крайней мере 50 кроссовых машин и начало весеннего спортивного сезона 1958 года.

Одновременно ведутся работы по дальнейшему совершенствованию и модернизации моделей дорожных мотоциклов, выпускаемых этим предприятием. Так, в модели 425, имеющей рывачную подвеску, наряду с модернизацией конструкции рамы, изменено расположение коромысла у головки цилиндра, чем достигнуто значительное уменьшение шума и вибрации. Глушитель шумов выхлопа установлен несколько выше и ближе к раме, что позволяет больше наклонять машину на виражах. В модели 425 (с телескопом) установлен новый выпускной коллектор с большим глушителем. В модели «Симсон-500» тормоза на переднем и заднем колесе выполняются полностью ступичными; кроме того, значительно улучшен внешний вид машины.

(Соб. инф.)

ЭМОКРАТИИ

и в борьбе за соблюдение их. С этой целью систематически проводятся конкурсы на лучший плакат, в журналах печатаются викторины, вопросы, организируются выставки, проводятся беседы со школьниками и т. п. Формы этой работы весьма разнообразны. Так, в конце прошлого года на улицах Варшавы можно было наблюдать, как за каким-нибудь таксомотором упорно следовала легковая автомашина. Через некоторое время из нее выходили общественники и инспектор службы регулирования, останавливали это такси и проводили технической осмотр его. Если водитель не соблюдал правила движения или состояние машины оказывалось неудовлетворительным, то инспектор наказывал водителя в установленном порядке. Если же и водение и техническое состояние были образцовыми, то на лобовое стекло машины приклеивали почетную наклейку «Друг моторизации», а водителю вручали... плитку шоколада. Впрочем, при первом же нарушении инспектор может снять эту наклейку.

Большую помощь в пропаганде технических знаний оказывают автомото-спортсмены.

В нынешнем году в жизни работников автомобильного транспорта, автостроителей и спортсменов Польской Народной Республики произошло крупное событие: впервые в истории страны создан совет по вопросам моторизации при правительстве республики. Совет не является штатным учреждением, а действует на правах совещательного органа. В него входят утвержденные специальным постановлением Совета министров представители промышленности, транспорта, армии, общественных и научных организаций.

В члены совета, возглавляемого министром коммуникаций инженером Штаелем, входят профессор Минхаймер, Дембицкий и Сидар, экономист Мрончак, депутат сейма Макарчик и другие известные энтузиасты автомобилизма и спорта.

Совет призван способствовать всемерному развитию автостроения, транспорта и автоспорта, координировать и выражать мнение общественности по этим вопросам, оказывать помощь правительству при решении важнейших вопросов работы автомобильной промышленности, транспорта и шоссеиных дорог.

На первом заседании совета, состоявшемся в начале 1958 года, особое внимание было уделено вопросам размещения автотранспорта, его материально-технического обеспечения, ремонта и т. п. Для более успешного разрешения стоящих перед ним задач совет решил образовывать девять секций, которые организуют вокруг себя широкий актив.

Автомобиль все более прочно входит в жизнь народной Польши, успешно идущей по пути социалистического строительства.

А. БОРИСОВ,
В. ТУЛЬСКИЙ.

НАШ АВТОМОТОКЛУБ

Автомотоклуб в г. Карловы Вары существует уже несколько лет. Главную свою задачу мы видим в том, чтобы организовать живущих в нашей области автомобилистов и мотоциклистов, вовлечь их в работу, помочь в совершенствовании спортивного мастерства. Как мы проводим эту работу?

На ежегодном собрании членов клуба выбирается совет клуба — орган, который в период между собраниями руководит всей спортивной жизнью в области. Одновременно он осуществляет контроль за работой окружных автото-мотоклубов и оказывает им помощь. Каждый член совета прикрепляется к одному из округов данной области, где выполняет обязанности инструктора окружного автотомотоклуба. Инструктор следит за работой той организации, к которой он прикреплен, оказывает всякую помощь, передает свой опыт.

Кроме инструкторов-активистов (членов совета), окружным автотомотоклубам обязаны помогать все члены областного автотомотоклуба, проживающие на территории данного округа. Членами областного автотомотоклуба являются лучшие спортсмены-гонщики данной области, разрядники, члены судейской коллегии, технические комиссары.

Активистка СВАЗАРМ Бозумила Ледвинова весной прошлого года впервые села на мотоцикл. Под руководством инструктора автотомотоклуба Георгия Беряека она изучала конструкцию мотоцикла, освоила практические навыки езды и теперь часто совершает увлекательные прогулки по живописным окрестностям Карловых Вар.

Фото Ю. Клеманова.



Карловарский областной автотомотоклуб СВАЗАРМ.

Областной автотомотоклуб имеет немалое членов. Главная работа проводится как раз в округах. Сейчас у нас насчитывается всего 67 членов, преимущественно спортсменов-гонщиков со II и III классификационным разрядом. Спортсмены-первоарзрядники и мастера состоят на учете в Центральном автотомотоклубе.

В областном автотомотоклубе лишь два работника получают заработную плату, а в окружных автотомотоклубах работают только активисты.

Можно сказать, что под руководством областного автотомотоклуба СВАЗАРМ в нашей области выросли способные спортсмены-мотоциклисты. Они добились хороших, а иногда и исключительных результатов. Создана женская команда, которая активно работает. Спортсменки выступают на дорожных моточилах «Ява-Чезет 150». В настоящее время имеются все основания и условия, чтобы ликвидировать отставание женщин в автоспорте.

Для улучшения обслуживания наших гонщиков мы организовали во всех округах так называемые мастерские взаимопомощи, где члены клуба могут сами ремонтировать свои машины. При областном же автотомотоклубе создана экспериментальная мастерская.

Понятно, что в нашей работе есть недостатки и слабые стороны. Так, нам не удается хорошо организовать туристские выезды. Владельцы собственных машин не любят ездить «под кономем», предпочитают путешествовать без указки, которая до некоторой степени неизбежна при организационных выездах. Видимо, нужно искать новые формы руководства туристскими походами.

Несколько слов об обучении водителей. Мы организуем обучение двумя способами. Во-первых, при окружных автотомотоклубах организованы курсы по авто- и мотоделу для активистов. При зачислении на эти курсы ставится одно условие — слушатель должен быть членом СВАЗАРМ не менее чем с годовым стажем.

Основное же обучение проводится в автомобильных училищах СВАЗАРМ, которых в нашей области шесть. До января 1957 года все училища области подчинялись областному автотомотоклубу. Теперь образовано так называемое областное управление училищ.

Несмотря на то, что обучение введением автомобилей и моторспорт являются самостоятельными составными частями работы СВАЗАРМ, автотомотоклубы и управление училищ работают в тесном контакте, так как цели у них общие.

Франтишек ХАЙС,
начальник областного автотомотоклуба.
Карловы Вары.

Как и каждый мотоциклист, я хорошо помню свою первую поездку на мотоцикле. Это было летом 1949 года. Закончив сельскохозяйственный техникум, я работала участковым агрономом. Както раз наш механик Горюнов вызвал к себе подвести меня до МТС на своем «Иже». Признаком, вначале страшновато было. Но потом освоилась, мне понравилась быстрая езда и такая простая, как мне показалось, двухколесная машина.

Приехав, я с любопытством стала осматривать мотоцикл. Горюнов заметил, усмехнулся:

— Хочешь попробовать? Смотри... Он объяснил мне, как включать скорости, где находится тормоз, как нужно трогаться с места. Эх, думаю, была не была, поеду! И поехала. Но только до... первого ухаба. После такого неудачного начала я твердо решила, что езда на мотоцикле, хотя и привлекательное, но все же не женское дело.

Прошло три года. В Казанском ветеринарном институте, на кафедре механизации животноводства, где я стала работать после окончания в МТС, по вечерам занимались мотоциклисты. С удивлением я увидела в группе девушек. Они были несколько не старше, не сильнее меня. Собравшись во дворе, ребята и девушки сядили за руль, водили машину по кругу и, как я замечала, ездил с каждым разом все увереннее.

Инструктор Михайлов, который вел занятия, как-то предложил:

— Почему бы и тебе не попробовать? Я последовала его совету и вскоре наиверстала все, что прошли курсанты.

Рис. Б. Костина.



ДЕЛО, КОТОРОЕ

Канавы и заборы перестали меня «притягивать», постепенно я стала довольно уверенно водить мотоцикл. А затем успешно сдала и экзамены.

Но во время первой же самостоятельной поездки за город случилось несчастье: я улетелась быстрой ездой и...шибла девушку. К счастью, все кончилось и для нее и для меня благополучно. Но пережить, переполняться пришлось немало. К мотоциклу не подходила неделя, но в конце концов все же не удержалась, снова села за руль. Правда, ездить с тех пор стала осторожнее.

Прошло лето. Осенью ожили пустовавшие аудитории, начался учебный год. Вновь поступивших на курсы мотоциклистов было много, Михайлов не мог справиться один. Председатель первичной организации ДОСААФ института спросил, не смогу ли я вести группу. Вначале я отказалась. Ну, в каком деле — какой из меня преподаватель?

Однако после передумала и решила попробовать свои силы. Помогать мне взялся заведующий кафедрой доцент Пикуса. Это был опытный преподаватель, пожилой, строгий, но несмотря на свой возраст, неравнодушный к мотоциклам и мотоциклистам. Несколько раз он оставался на уроках, а потом разбирая все мои преподавательские неудачи. Я и теперь с благодарностью вспоминаю его советы, замечания, хотя выслушивать их было не совсем приятно.

С этого и началась моя преподавательская «карьеря». Тогда я и не думала, что это будет так интересно — чувствовать, как пытливые следят курсанты за твоим рассказом, видеть, как они робко садятся за руль, волнуются, падают, как постепенно вырабатывается у них уверенность, смелость. Все это то-чуть-то было когда-то со мной. И я знаю, как важно их вовремя поддержать, укрепить веру в свои силы.

Умение вести занятия приходило постепенно. Хотелось преподавать, не заглядывая в конспект, как это делали некоторые высококвалифицированные лекторы в институте. Я выкраивала время, оставалась после работы и, закрывшись на кафедре, разбирала и собирала узлы мотоциклов чуть ли не с закрытыми глазами. Так я делала не один раз. В результате занятия стали более доходчивыми и интересными.

Теперь я уже преподаватель с некоторым стажем. Но и по сей день волнуется и переживаю за своих питомцев, особенно во время экзаменов. Каждый курсант беспокоится за себя, а я за всех. Ведь выпуск — это и для меня серьезный экзамен. А после него всегда кажется, что могла бы сдать его лучше, что еще что-то недоделано. Я стараюсь учесть это в работе со следующей группой.

Помню, как волновалась, когда горком ДОСААФ предложил мне вести курсы на заводе. Я приняла уже к студентам, а тут меня ждали другие люди, с другими интересами. Как встретят они меня, удастся ли увлечь их?

И вот я на заводе. Вижу, как проходят мимо меня в комнату люди — все

такие серьезные, взрослые даже пожилые есть. На меня и внимания никто не обращает. Слышу, переговаривают, преподаватели ждут, переменяются. Сразу почему-то не решилась заходить в комнату, подождать, а потом все же пересилила себя.

— Вот и девушка с нами будет учиться, — сказал кто-то. Но тут подошел председатель заводского комитета ДОСААФ, и все развеселилось. Надо было видеть, с каким удивлением восприняли мои новые курсанты эту весть. И действительно, по сравнению с любым из них я была просто девочкой. Это были люди разных специальностей — рабочие, инженеры, служащие. Тем более мне было приятно чувствовать, что уже с первого занятия курсанты поверили в мои знания, растаяла ледок недоверия.

— Работа на курсах стала для меня не только привычной, но и необходимой. Я не мыслю себе жизни без преподавательской работы. Группы теперь я беру любую, выхожу на занятия уверенно. Вначале страшно, когда курсант, растерявшись, едет на забор или в стену, старается, потеет. А затем проходит время, и вот уже встречаешь его на улице, на собственном мотоцикле.

Такие встречи у меня происходят чуть ли не каждый день. Мои воспитанники живут не только в Казани, Юра Княк, к примеру, пишет мне из Якутии. Там долго лежит снег, и Юра приспосабливает в этот период мотоциклетный мотор к арсонарию. А у Толи Шникова, зоотехника одного из совхозов Казахстана, — иные условия: в радиусе шестидесяти километров от совхоза ровная степь, «без ориентиров», как он пишет. На мотоцикле Толя проездал целые дни, а порой и ночи, обходя полявые станы. Есть и такие, кого заинтересовала преподавательская работа. Общественными инструкторами стали В. Ожгихин, Б. Коротких, Ю. Лукоянов, готовятся вести группу А. Никитин. А некоторых заинтересовал мотоциклетный спорт. Это И. Титов, В. Козлов и уже названные Лукоянов и Ожгихин. Пока у них 3-й разряд, но думаю, что это только начало. Я «болею» за них на каждом соревновании и всегда желаю им успеха.

Сельскохозяйственный институт, в котором я учусь заочно на IV курсе, я еще не закончила. Совмещать работу, преподавание на курсах и учебу очень трудно. Иной раз приходит мысль: вот доведу до конца группу, и все... А когда курсанты сдают экзамены и занимаются мне уже не с кем, появляется чувство, будто чего-то не хватает, и стыдно становится, что от трудности беги. И я снова беру группу курсантов.

На первый взгляд может показаться, что у меня не остается времени для своей личной жизни. Но это неверно. Так же, как мои друзья и подруги, я нахожу время и на книги, и на театр. Недавно я вышла замуж, но надоесть, что и эта перемена в жизни не отягачет меня от дела, которое я по-настоящему люблю.

Ю. ОЖИГАНОВА.

г. Казань.



Встреча бывших курсантов с своим преподавателем. За рулем А. Крылов, помощник директора Казанского механического завода, коляска — его сын Евгений, студент химико-технологического института на заднем сиденье — токарь завода, Р. Гайфуллин. Год назад все они закончили курсы мотоциклистов, которые вела Ю. Ожиганова.

Я ПОЛЮБИЛА



В. Ожигин тоже учился мотоделу у Юлии Степановны. Теперь он стал инструктором и успешно преподает сам.

БОЛЕЕ ЧЕТЫРЕХСОТ МОТОЦИКЛИСТОВ ОБУЧИЛА ОБЩЕСТВЕННЫЙ ИНСТРУКТОР Ю. ОЖИГАНОВА.

ЖЕЛАЕМ ВАМ, ЮЛИЯ СТЕПАНОВНА, НОВЫХ УСПЕХОВ В ВАШЕМ БЛАГОРОДНОМ ТРУДЕ НА БЛАГО РОДИНЫ.

Фото Н. Боброва.



Еще одна группа закончила подготовку. Справа налево: студентки З. Хусаниова, Р. Алиуллова, Г. Ладъжева и В. Ситдикова в Казанской ГАИ за получением водительских удостоверений.



„МОСКВИЧ-407“

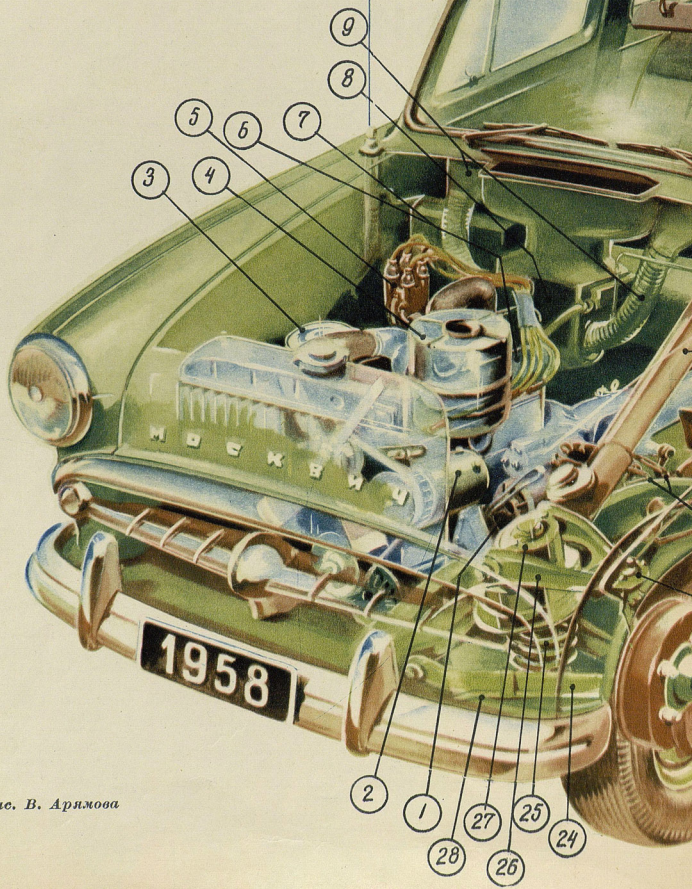
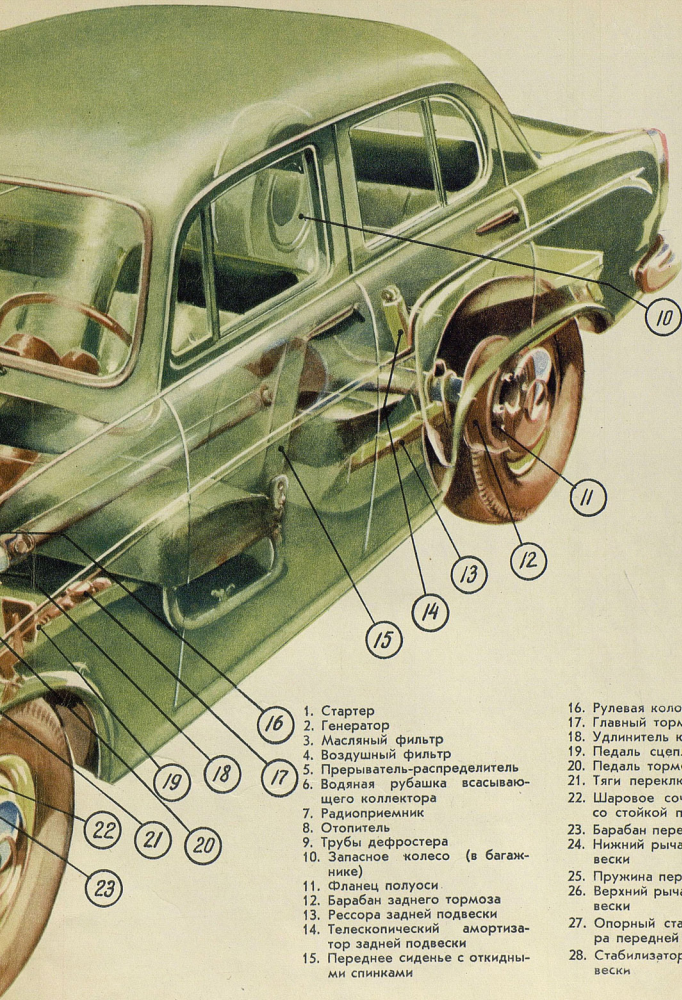


Рис. В. Арлова



1. Стартер
2. Генератор
3. Масляный фильтр
4. Воздушный фильтр
5. Прерыватель-распределитель
6. Водяная рубашка всасывающего коллектора
7. Радиоприемник
8. Отопитель
9. Трубы дефростера
10. Запасное колесо (в багажнике)
11. Фланец полуоси
12. Барабан заднего тормоза
13. Рессора задней подвески
14. Телескопический амортизатор задней подвески
15. Переднее сиденье с откидными спинками
16. Рулевая колонка
17. Главный тормозной цилиндр
18. Удлинитель коробки передач
19. Педаль сцепления
20. Педаль тормоза
21. Тяги переключения передач
22. Шаровое сочленение рычага со стойкой подвески
23. Барабан переднего тормоза
24. Нижний рычаг передней подвески
25. Пружина передней подвески
26. Верхний рычаг передней подвески
27. Опорный стакан амортизатора передней подвески
28. Стабилизатор передней подвески

СРЕДСТВА ПОВЫШЕНИЯ



Рис. 1. Цепи противоскольжения: а) с прямым расположением перемычек (для одинарных колес); б) с ромбовидным расположением перемычек (для двойных колес).



Рис. 2. Трансовая цепь противоскольжения и монтаж ее на колесо автомобиля ЗИЛ-150: 1 — трап; 2 — ментановая цепь; 3 — гребень трапа; 4 — крепежная цепь.

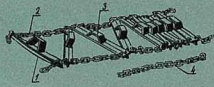


Рис. 3. Гусеничная цепь противоскольжения: 1 — трап; 2 — межтрансовая цепь; 3 — соединительное кольцо; 4 — серга; 5 — соединительный паук; 6 — гребень трапа; 7 — соединительная цепь.



Рис. 4. Приспособления для закрепления троса лебедки: а) вертикальный анкер (цифры указывают последовательность установки; левая) б) горизонтальный анкер; в) складной плоский люверс.

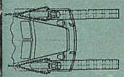
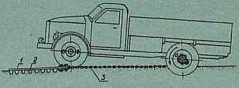
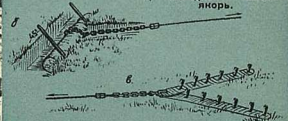


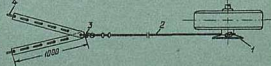
Рис. 5. Применение самовытаскивателя - люверс на автомобиле ГАЗ-51: 1 — люверс; 2 — грунтозацеп; 3 — цепь.



Рис. 6. Лебедка-самовытаскиватель и приспособление для направления троса на барабан лебедки.



Рис. 7. Лебедка-самовытаскиватель для автомобиля ГАЗ-53: 1 — диски; 2 — трос; 3 — люверс; 4 — штырь.



ПРОХОДИМОСТИ АВТОМОБИЛЕЙ

Знать средства, повышающие проходимость автомобилей и обеспечивающие безопасность движения в горных условиях, уметь пользоваться ими должен каждый шофер. Это особенно необходимо молодым водителям, готовящимся стать воинами Советской Армии.

Движение автомобилей по мягкому грунту, снежной целине, на обледенелых и скользких дорогах сопряжено с определенными трудностями. Объясняется это снижением сцепления ведущих колес с грунтом, полотном дороги. Для успешного преодоления таких участков пути водитель должен обладать определенными навыками, владеть методами вождения автомобилей в сложных условиях¹.

Наиболее труднопроходимые участки пути приходится преодолевать с помощью приспособлений, повышающих проходимость автомобиля. Опыт показывает, что движение без таких приспособлений, например, по грунтовым дорогам после дождя и по местности, на которой встречаются препятствия, часто невозможно.

Для повышения проходимости автомобилей применяют цепи противоскольжения, самовытаскиватели, противобуксаторы, колейные мостики из бруска и досок, фашинные дорожки, а для обеспечения безопасной работы в горах — колодки, сошники, горный рельс и горный упор.

Что же представляют собой эти приспособления?

При движении на мягких грунтовых дорогах, снежной целине глубиной до 30 см, скользких и обледенелых дорогах, а также в горах широко применяют мелкозвенчатые цепи противоскольжения. Существуют два их типа: с прямым и косым (ромбовидным) рас-

положением поперечных цепей. Нужно сказать, что цепи с ромбовидным расположением (рис. 1) более эффективны, так как использование их предотвращает занос автомобиля. Кроме того, такие цепи лучше самоочищаются.

При монтаже цепей надо обращать особое внимание на прилегание их к покрышкам шин. Натяжение будет правильным, если средняя часть поперечной цепи усилием руки перемещается по покрышке на 10—20 мм.

На колеса автомобилей ЗИЛ-150, ГАЗ-51, эксплуатируемых в особо тяжелых дорожных условиях, надевают траковые цепи противоскольжения (рис. 2). Косое расположение траксов предотвращает занос автомобиля и способствует самоочищаемости цепи. Натяжение ее на колеса будет правильным, если усилием руки можно приподнять один из траксов над покрышкой на 5—8 мм.

Для повышения проходимости автомобилей ЗИЛ-151 применяют гусеничные цепи противоскольжения (рис. 3). У правильно натянутой гусеничной цепи верхняя ветвь полотна между колесами должна прозвонать на 10—15 мм.

Гусеничные цепи более эффективны, чем мелкозвенчатые, однако они имеют меньшую износостойкость.

Мелкозвенчатые, траковые и гусеничные цепи противоскольжения монтируют на колеса автомобиля непосредственно перед началом движения по труднопроходимому участку дороги или местности. После преодоления этого участка их необходимо снять.

Для эвакуации застрявших автомобилей применяют лебедки и самовытаскиватели различных видов. Самовытаскиватели получают все большее рас-

пространение и среди водителей-спортсменов во время автомобильных просов.

При самовытаскивании автомобиля, оборудованного лебедкой, для закрепления ее троса на местности используют анкеры и якоря (рис. 4). Если нет предмета, посредством которого можно закрепить трос, прибегают к помощи другого (вспомогательного) автомобиля. Последний устанавливают перед застрявшим автомобилем под углом не более 15° к тросу лебедки, затормаживают и под его колеса подкладывают колодки.

Самовытаскивание автомобиля может быть осуществлено и при наматывании троса или веревки (закрепленных на местности) между его колесами или на специальные съемные барабаны, имеющие меньший диаметр, чем диаметр колес.

Якоря (рис. 5) применяют на автомобилях ГАЗ-51 и ЗИЛ-150, застрявших в песках, на снежной целине и во всех случаях, когда на местности нет предметов, за которые можно закрепить трос, или нельзя установить анкерные устройства.

При самовытаскивании якоря кладут у передних колес автомобиля грунтозацепами вниз и крючками к шинам. После этого присоединяют цепи к якорям и ведущим колесам. При вращении колес цепи будут наматываться на диски, благодаря чему достигается самовытаскивание автомобиля.

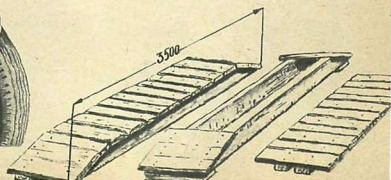
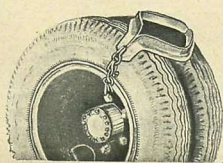
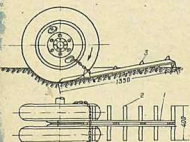
Для эвакуации застрявших автомобилей ГАЗ-51 и ЗИЛ-150 используют и самовытаскиватели (рис. 6). Оборудование ими автомобиля заключается в установке фланцев на ступицы ведущих

¹ Способы преодоления труднопроходимых участков пути освещены в статье Ю. Серебрякова, опубликованной в № 2 журнала «За рулем» за 1958 г.

Рис. 8. Противобуксатор: 1 — продольный угольник; 2 — поперечный угольник; 3 — зацеп; 4 — цепь браслета.

Рис. 9. Противобуксочная колодка.

Рис. 10. Колейный мостик.



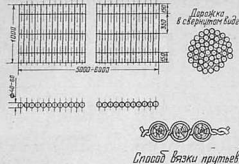


Рис. 11. Доронка из прутьев. Способ вязки прутьев. Доронка в свернутом виде.

колес. Съемные барабаны с намотанным тросом перевозят в кузове и их монтируют на фланцы непосредственно перед применением самовытаскивателя. Чтобы направить тросы на барабаны лебедок при самовытаскивании автомобиля вперед, на передние колеса устанавливают так называемые направляющие приспособления.

Самовытаскиватель для автомобиля ГАЗ-63 (рис. 7) имеет несколько иное устройство. Его диски монтируют на ступицы передних колес.

При эксплуатации автомобилей в тяжелых дорожных условиях иногда возникает необходимость увеличить сцепление ведущих колес с полотном дороги. Для этой цели широко используют противобуксоровы, противобуксоровые колодки и съемные браслеты.

Противобуксор (рис. 8) состоит из двух продольных и шести поперечных уголков, сваренных в одну жесткую конструкцию. В комплект приспособле-

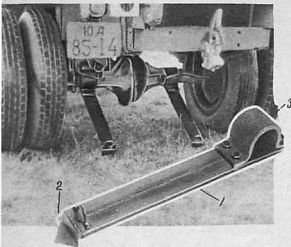


Рис. 14. Сошники для автомобилей ГАЗ-51 и ГАЗ-63: 1 — балка; 2 — грунтозацеп; 3 — шпала.

Рис. 15. Горный упор и его применение на автомобиле ГАЗ-51.

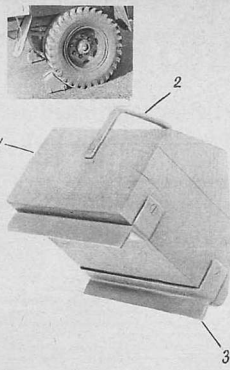
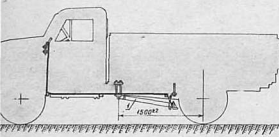


Рис. 12. Колесно: 1 — брус; 2 — ручка; 3 — грунтозацеп.

ния для автомобилей ГАЗ-51 и ЗИЛ-150 входит два противобуксора и две цепи. Противобуксоры подкладывают под задние колеса узкими концами.

Для преодоления труднопроходимых участков дороги в условиях частого буксования ведущих колес рекомендуют съемные браслеты из цепи или противобуксоровые колодки (рис. 9).

Колодки более эффективны, нежели браслеты. Их целесообразно использовать для автомобилей большей грузоподъемности.

При преодолении естественных и искусственных препятствий — канав, кюветов, траншей и т. п. — применяют деревянные колеиные мостики (рис. 10). Когда автомобиль приближается к препятствию, их укладывают по ширине колес колес. При этом концы мостиков должны перекрывать края препятствия на 30—40 см.

Колейные мостики для автомобилей ЗИЛ-150 и ЗИЛ-151 лучше всего делать со съемным настилом. Они могут быть использованы и в качестве эстакад при техническом обслуживании автомобилей в полевых условиях.

Приспособлениями, облегчающим преодоление болотистых или песчаных участков пути, служат доронки из прутьев (рис. 11). Для вязки дорожек следует брать отожженную проволоку диаметром 2—3 мм. Прутья необходимо укладывать плотно друг к другу. Дорожки раскладывают на болоте (или песке) по ширине колеи автомобиля.

При вождении автомобиля в горных условиях необходимо всегда быть готовым затормозить автомобиль. Для этого, помимо тормозов, пользуются различными приспособлениями.

Одним из них является колодка (рис. 12). Ее применяют при стоянке автомобиля или автопоезда на подъемах и спусках и для предотвращения самопроизвольного откатывания во время вынужденных остановок.

Для автоматического торможения автомобиля или автопоезда в случае самопроизвольного откатывания и сползания в период преодоления подъемов

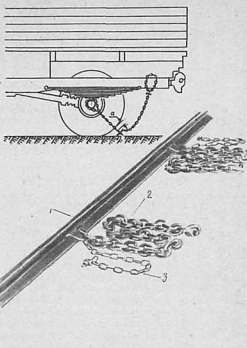


Рис. 13. Горный рельс и его применение на автомобиле ГАЗ-51: 1 — балка рельса; 2 — натяжная цепь; 3 — удерживающая цепь.

служит горный рельс (рис. 13). Его используют также для остановки на подъеме и облегчения управления автомобилем при трогании с места.

Горный рельс подвешивают на натяжных цепях к раме автомобиля за задним мостом и присоединяют к кожухам полусей заднего моста так, чтобы расстояние «а» (см. рис.) между рельсом и колесами при натянутых удерживающих цепях было равно 20—30 см. При самопроизвольном откатывании задние колеса наезжают на горный рельс, и автомобиль останавливается. В нерабочем положении рельс подвешивается на цепях к раме.

Наиболее совершенными средствами обеспечения безопасной работы автомобилей ГАЗ-51 и ГАЗ-63 в горах являются сошники и горный упор.

Сошники (рис. 14) подвешивают шарнирно на кожухах заднего моста. В зависимости от необходимости их подтягивают к раме цепями. Эти цепи служат также для удержания сошников в рабочем положении от провертывания вокруг кожухов.

Горный упор (рис. 15) подвешивают шарнирно к раме автомобиля. Его опускание и подъем производят посредством троса — из кабины водителя. При установке упора на автомобиль следует обращать внимание на длину ограничительной цепи. Угол между рамой и упором должен составлять 75—80°.

В заключение следует подчеркнуть, что описанные здесь средства повышения проходимости, требующие затраточного изготовления, далеко не всегда могут оказаться у водителя. В этом случае для вывода забуксовавшего или застрявшего автомобиля нужно использовать самые разнообразные подручные средства. К ним относятся песок, шлак, щебень, хворост, куски крепких тканей и т. п. Применение этих средств также может быть весьма эффективным, но, конечно, при прохождении участков меньшей трудности.

Гвардии инженер-майор Х. ВЛАСОВ.

Д В И Г А Т Е Л И

Быстрое развитие производства микролитражных автомобилей потребовало создания для них специальных двигателей.

Первая задача, с которой пришлось в связи с этим столкнуться конструкторам, был выбор типа охлаждения. Воздуное или воздушное?

Применяющиеся на большинстве автомобилей водное охлаждение двигателя обеспечивает большую долговечность и форсировку двигателя. Иными словами, с одного и того же рабочего объема при водном охлаждении можно снять на 30% большую мощность, чем при воздушном. Это и позволяло долго мириться с высокой стоимостью и большим весом такого двигателя.

Оказалось, однако, что можно создать систему воздушного охлаждения, которая хорошо работает при температуре до +40°. Но зимой и осенью двигатель, оборудованный подобной системой, сильно переохлаждался и быстро изнашивался.

Поэтому первые массовые модели микролитражных автомобилей (например, «Фиат» и «Рено») имели двигатели с водным охлаждением.

Однако опыт фирм «Фольксваген», «Ситроен» и «Татра», из года в год выпускавших автомобили с двигателями воздушного охлаждения, заставил изменить взгляд на такие конструкции. Потребитель мог убедиться в их достоинствах, связанных не только с дешевой и малым весом двигателей, но и с простотой обслуживания, что особенно важно для стран с засушливым жарким климатом.

Нужно было только избежать повышенных износостойкости из-за переохлаждения. В 1957 г. появились, наконец, две такие конструкции.

В двухцилиндровом двигателе автомобиля «Фиат-500» впервые применены замкнутую систему циркуляции воздуха (рис. 1). В этой системе воздух, идущий от вентилятора по трем каналам и охлаждающий одновременно цилиндры, головку цилиндров и картер, может затем частично засасываться снова в вентилятор. Количество теплого воздуха автоматически регулируется заслонкой, управляемой термостатом. Последний отрегулирован так, что зимой температура охлаждающего воздуха не может быть ниже, чем +23° (конечно, после нескольких минут работы). Аналогично устроено охлаждение двигателя «Татра-603» модели 1957 года, с той лишь разницей, что нагнетательный вентилятор у него заменен всасывающим.

Все новые модели микролитражных автомобилей «БМВ-600», «НСУ-Принц», «Гогomobil-600», «Веспа», «Штейр-Пух» и другие — снабжены двигателями с воздушным охлаждением. И только автомобили «Рено», «Фиат-600» и «Майко-500» еще имеют систему водяного охлаждения.

Не менее существенным вопросом для конструкторов микролитражных автомобилей был выбор количества цилиндров двигателей.

В настоящее время лишь фирма «Фондип» сохранила на четырехместном автомобиле «Янус» весом 430 кг одноцилиндровый двигатель (рис. 2). На всех же других автомобилях весом свыше 400 кг применяют двухцилиндровые двигатели.

Четырехцилиндровые двигатели остались только на машинах, имеющих рабочий объем свыше 600 см³, и то при водяном охлаждении.

Фирма «Фиат», много лет экспериментировавшая в области двигателестроения, считает, что два цилиндра — это тот минимум, который обеспечивает достаточный комфорт при езде на автомобилях весом 700—800 кг.

Как же расположить эти два цилиндра — вертикально или горизонтально?

Фирмы «БМВ», «Штейр», «Гогomobil» (модель 600) устраи-

вают на своих микролитражных автомобилях двухцилиндровые двигатели с горизонтальным расположением цилиндров. Такие двигатели хорошо уравновешены и занимают меньше места на автомобиле, чем двигатели с вертикальным расположением цилиндров. Однако система охлаждения при этом громоздка, и ее трудно выполнить замкнутой. Кроме того, стоимость таких двигателей несколько выше, чем стоимость рядных двигателей.

Рядные двухцилиндровые двигатели с вертикальным расположением цилиндров, или, как их называют, «винные», проще и дешевле. Их недостаток — плохая уравновешенность. Для того чтобы уменьшить вибрации, передаваемые на кузов, используют особые

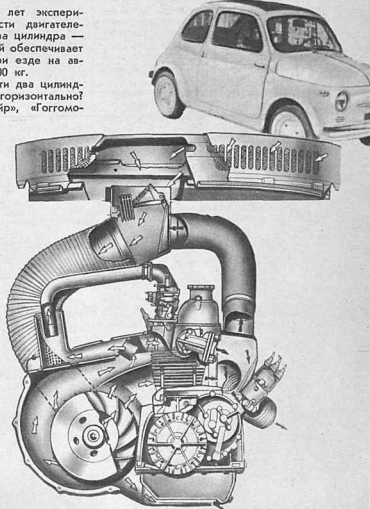
мягкие системы подвески двигателей: пружинные или резиновые.

Достоинства двигателя типа «винн» — компактность и простота системы охлаждения. Все это создало ему широкую популярность. Показательно, что именно подобную систему двигателя выбрали для моделей автомобилей 1957 года такие крупные фирмы, как «Фиат», «Ллойд» и «Веспа».

Фирма «НСУ» также установила на своем автомобиле «Принц» двигатель типа «винн» (рис. 3), но расположила его ось поперек машины, благодаря чему сократила занимаемое им место до минимума.

Еще один принципиальный вопрос требовал решения — два или четыре такта?

Рис. 1. Система охлаждения двигателя «Фиат-500».



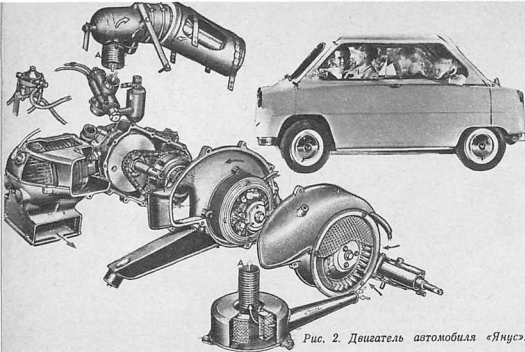


Рис. 2. Двигатель автомобиля «Янус».

До недавнего времени все микролитражные автомобили имели только двухтактные двигатели. Они подкупали своей простотой и дешевизной. Но у них были и существенные недостатки: шумность, неэкономичность, невозможность заправки топливом из бензоколонок, поскольку необходимо добавлять в него смазку.

Сконструировать и поставить на массовое производство четырехтактный маленький двигатель, не уступающий по мощности подобному же двухтактному, впервые удалось фирме «Ситроен» в 1947 г. Он имел рабочий объем только 425 см³, мощность 13 л. с., крутящий момент 2,4 кгм. Автомобиль «Ситроен CV-2» с таким двигателем при испытаниях в СССР превосходил по топливной экономичности ряд других машин этого класса. Он расходовал топлива в среднем менее 6 л/100 км при движении по шоссе и по городу.

Показательно также, что фирма «Ллойд», выпускавшая до 1957 г. автомобили с двухтактными («Ллойд-400») и че-

тырехтактными («Ллойд-600») двигателями, теперь полностью перешла на последнюю модель.

К достоинствам современного микролитражного двигателя, имеющего литровую мощность в пределах от 28 до 40 л. с., нужно отнести вполне удовлетворительную износостойкость. Это достигнуто за счет укороченного хода поршня. Для того чтобы при укороченном ходе поршня сохранить рабочий объем, надо увеличить диаметр цилиндров. Отношение хода поршня к диаметру цилиндра является одним из основных показателей двигателя. Современные четырехтактные двигатели микролитражных автомобилей имеют это отношение в среднем равным 0,96, а двухтактные — 1,115. Длинноходность последних объясняется тем, что у них в теле цилиндра расположены впускные и выпускные окна, притрвываемые поршнем.

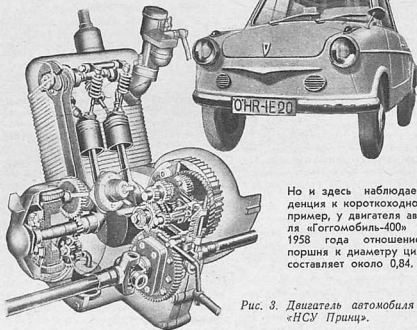


Рис. 3. Двигатель автомобиля «НСУ Прицц».

Но и здесь наблюдается тенденция к короткоходности. Например, у двигателя автомобиля «Гоггомобиль-400» модели 1958 года отношение хода поршня к диаметру цилиндров составляет около 0,84.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИГАТЕЛЕЙ МИКРОЛИТРАЖНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Параметры	Модели микролитражных автомобилей												
	«Гоггомобиль-400»	«Швейр-Пуш»	«Гоггомобиль-600»	«Веспа»	«НСУ Прицц»	«БМВ-600»	«Фиат-500»	«Фиат-600»	«Ллойд-600»	«Ситроен»	«Совет»	«Майко-500»	«Рено»
Год выпуска	1958	1958	1958	1958	1958	1958	1957	1956	1956	1956	1957	1957	1957
Число тактов	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4
Охлаждение	В о з д у ш н о е												
Число цилиндров	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4
Литраж в л	0,392	0,493	0,586	0,393	0,583	0,585	0,479	0,633	0,596	0,425	0,750	0,452	0,747
Мощность в л. с.	20	16	25	14	20	19,5	15	21,5	20	12,0	22	18	21
Число об/мин.	5000	4600	4600	4350	4800	4000	4250	4600	4500	3500	4200	4000	4100
Макс. крут. момент в кгм. при числе об/мин.	3,2	3,2	4	2,6	4,1	4	3,0	4	3,9	2,4	4,4	3,7	4,6
Диаметр цилиндра в мм	67	70	72	63	75	74	66	60	77	66	78	66	51,5
Ход поршня в мм	56	64	72	63	66	68	70	56	64	62	78	66	80
Отн. хода поршня к диаметру цилиндра	0,836	0,91	1,0	1,0	0,88	0,92	1,06	0,936	0,83	0,94	1	1	1,48

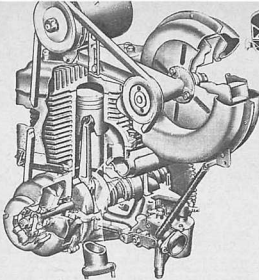


Рис. 4. Двигатель автомобиля «Веспя».

Двигатели современных микролитражных автомобилей значительно отличаются от своих прототипов—моторных двигателей—не только по конструкции, но и по характеру работы. Они менее форсированы (примерно на 30%), способны развивать высокую тягу на оборотах не выше 2500 в минуту. Так, двигатель БМВ с рабочим объемом около 600 см³ в мотоциклетном варианте развивает 29 л. с., а в автомобильном только 19,5 л. с. Зато его максимальный крутящий момент получается уже не при 2700, а при 2300 об/мин.

Это достигается уменьшением диаметра выпускной трубы, изменением фаз распределения, заменой карбюратора, введением подогрева горючей смеси, что улучшает смесеобразование, и т. д. На некоторых двигателях вентиляторы также используются для надува воздушной смеси в карбюратор. Так сделано на автомобилях «Фиат-500» и на одоцилиндровом «Юндаппи», развиваемом при рабочем объеме 250 см³ 14 (II) л. с.

Для того чтобы двухцилиндровый двигатель был менее подвержен опасности заглохнуть при резком сбрасывании газа во время торможения, система холостого хода карбюратора снабжена специальным устройством, препятствующим быстрому уменьшению оборотности.

Серьезное внимание уделено усовершенствованию криивошипно-шатунной группы. Конструкторы стараются максимально унравновесить двигатель, особенно при схеме «твин».

Подшипники качения на большинстве из них заменены подшипниками скольжения с тонкостенными многослойными вкладышами. Диаметр шеек коленчатого вала значительно увеличился. Повышено качество очистки масла. Например, на двигателе «Фиат-500» для этой цели применяют центрифугу, расположенную на конце коленчатого вала. Проходя через лопости пустелого литого коленчатого вала, масло оставляет проскочившие через центрифугу твердые частицы в специальных карманах. На других двигателях масло очищается в фильтре типа нашего АСДО. На всех машинах устанавливаются масляные радиаторы.

Конструкции механизма газораспределения также улучшены. Например, на оппозитном двухцилиндровом двигателе «Финн-Дин», спортивного типа, развивающем при рабочем объеме 850 см³ мощность 44 л. с., имеется приспособ-

ление для автоматического выключения зазора в клапанах с помощью специальной гидравлической системы, связанной с масляной магистралью.

На двигателе «НСУ Принц» вращение верхнему кулачковому валу передается не шестернями, а посредством двух специальных шатунов-штанг (см. рис. 3). Это обеспечивает полную бесшумность, позволяет развивать большие обороты.

Газовая шестерня механизма распределения применена на двигателе «Ситроен». Обе ее части соединены между собой шпильками пружинками. Такие шестерни не подвержены тепловым деформациям и не «стучат» ни при холодном, ни при горячем двигателе.

На двухтактном двигателе «Веспя» (рис. 4) газораспределение осуществляется не только с помощью щелей в стенках цилиндра, но и посредством специальных срезов в щеках коленчатого вала, закрывающих в нужный момент впускные каналы, идущие из карбюратора в кривошипную камеру.

Вентиляторы применяются в оппозитном центробежного типа, однако встречаются и осевые, напоминающие обычные автомобильные. Последние хотя и имеют меньший напор, но обладают высокой производительностью и меньше шумят по сравнению с центробежными.

Чтобы избежать зазоров между стенками кожуха, направляющего поток воздуха, и цилиндрами, тем лучше использовать он для охлаждения двигателя. Поэтому иногда применяют кожки литые и даже с механической обработкой; в других случаях минимальные зазоры достигаются тщательной подгонкой штамповок. Вентиляторы нередко приводят во вращение ремнем; они либо объединены с генераторами, либо посажены на коленчатый вал.

Техническая характеристика двигателя зарубежных микролитражных автомобилей выпуска 1956—1958 гг. приведена в таблице.

*

В последнее время работники советской автомобильной промышленности вплотную занимаются проблемой создания двигателя для микролитражного автомобиля. Разнообразие условий эксплуатации автомобилей в нашей стране не предъявляет к конструкции двигателя особые требования.

Экспериментальные работы ведутся на основе следующих положений. Двигатель должен иметь воздушное охлаждение с замкнутой системой, быть четырехтактным, двухцилиндровым с рабочим объемом цилиндров 650—750 см³. Его мощность предусматривается 20—22 л. с. при 4200—4600 об/мин, средняя скорость поршня—всего 7,5 км/сек, пробег до ремонта 35—40 тыс. км. Он должен обеспечивать (на автомобиле общим весом 850 кг) расход топлива не выше 6—6,5 л/100 км при движении по шоссе.

Каким будет положение цилиндра (оппозитное или рядное, типа «твин»), еще не определено: исследования в этой области должны завершиться в 1958 г.

Ведутся также работы по созданию оптимального образца легкого двухтактного двигателя с рабочим объемом 400 см³.

Из страничек зарубежных автомобильных журналов

Автомобили США —

плохой

образец

для подражания

В обзорной статье, занесенной три года назад в страничку шведского газетного приложения «Technische Rundschau» («Техническое обозрение»), известный немецкий специалист проф. д-р В. Камм, являющийся руководителем научно-исследовательского института автомобильного транспорта в г. Штутгарте, подробно рассматривает возможности применения американского опыта автостроения в европейских условиях.

Если одной из основных причин распространения автомобиля в США на первых порах его развития, пишет автор, была простота конструкции и относительная дешевизна (Форд, модель Т), то сейчас, под влиянием все ометолающейся конкуренции между фирмами, развитие автомобилестроения в этой стране характеризуется нарастающим усложнением конструкций, ростом мощностей двигателей и стремлением сделать автомобиль как можно более вместительным и «представительным».

В 1957—1958 годах удельный вес американских машин составляет в среднем 10 кг/л. с., а максимальная скорость самых дешевых автомобилей достигает в среднем 130 км/час. Такие скорости сейчас пока еще никому не нужны. Они превышают реальные возможности регулирования дименции по дорогам. Практически наибольшая средняя скорость даже при развитой в США сети дорог лежит в пределах 60 км/час. Это значит, что затраты на достижение устойчивых высоких максимальных скоростей легковых автомобилей в наше время еще не оправданы.

Достижение высоких средних скоростей движения и эффективное использование удельной силы определяется отнюдь не только показателями максимальной скорости, но главным образом наличием такого избытка мощности, который обеспечивает по хорошую разгонную динамику и, таким образом, позволяет уменьшить провалы «сильности», связанные с остановками и свертками и другими неблагоприятными дорожными условиями.

С точки зрения экономики, современные американские автомобили также не могут быть приняты за образец для подражания. Цена загрузочного большого американского автомобиля, как свидетельствует статистика, составляет всего 1,5 человека, а при среднем расходе топлива превышает 14 литров на 100 км пробега, а средний вес автомобиля (отнесенный к этим 1,5 пассажирам) равен 1,5 тонны.

Реальными путями создания оптимальных легковых автомобилей европейских стран, по мнению Камма, являются снижение веса, упрощение конструкции, поиски оптимальных форм, снижение удельного веса двигателя, а также создание двигателей с достаточным (относительно веса автомобиля) запасом мощности. Для работы нужной легковой автомобиль с рабочим объемом двигателя не более 1 литра, весящий не более 700 кг, должен обладать при этом такими же удобствами в управлении, достигаемые лишь незначительным усложнением конструкции.

Что касается грузовых автомобилей, то в них, говорит Камм, следует добиваться увеличения удельной мощности и повышения скорости, чтобы приблизить режимы движения к условиям обычной эксплуатации легковых автомобилей.

Новые приборы, облегчающие управление автомобилем

Стремление упростить и облегчить управление автомобилем характерно для деятельности конструкторов за последние годы. Однако, если в американском автостроении эта задача решается в основном с помощью дорогостоящих и сложных автоматических действующих гидродинамических систем, требующих значительного избытка мощности двигателя, то европейские конструкторы идут по другому пути, стремясь найти решение тех же проблем с помощью сравнительно простых и недорогих полуавтоматических приспособлений. Сущность устройств этих приспособлений, при всем разнообразии их конструктивного осуществления, заключается в наличии сервомеханизма, автоматически выключающего сцепление при переключении передач.

В Англии, например, уже целый ряд серийно выпускаемых автомобилей малого и среднего литража («Остин», «Моррис», «Волслей-13», «Стандарт») имеет автоматические и полуавтоматические сцепления, основанные, как правило, на электровоздушном принципе («Макуинти», «Неутон»). Подобные автоматы с электромагнитной системой (типа «Синхроматин», «Форсис», «Гравит») находят себе все большее применение в конструкциях французских автомобилей («Рено», «Синко», «Пемко-13» и др.).

Весьма интересные новинки этой области были созданы за последнее время немецкими конструкторами, которые удачно используют электромеханические системы для автоматизации действия сцеплений и коробок передач.

Среди этих систем прежде всего следует назвать гидравлический автомат сцепления «Гидракс», устанавливаемый на автомобилях «Мерседес» модели 1958 года. Он обеспечивает плавное торможение автомобиля с места и переключение передач без использования педали сцепления (надобность в которой отпадает), а также торможение автомобиля до полной остановки при выключенной передаче. В соответствии с желательной скоростью движения лобов из четырех передач устанавливается без каких-либо промежуточных операций, просто с помощью рычага на рулевом колесе.

Прибор состоит из гидромумфта и последовательно действующего и ней обычного механического однодискового сухого сцепления. Последнее приводится в действие с помощью вакуумного сер-

воприбора и служит, как обычно, для объединения двигателя от трансмиссии при переключении передач. Гидромумфта же, расположенная между коленчатым валом двигателя и механическим сцеплением и тогда, когда передача включена, создает усилии. При малых оборотах ее собственное проскальзывание позволяет двигателю работать (на холостом ходу) даже и тогда, когда передача включена. С повышением оборотов проскальзывание уменьшается и автомобиль плавно трогается с места, а на высоких оборотах гидромумфта работает практически, как жесткое соединение. Обусловливаемое этим некоторое повышение расхода топлива не превышает 0,4 литра на 100 км пробега и ни в какой мере не отражается на мощности двигателя.

Принцип работы автомата сцепления «Гидракс» ясен из схемы (рис. 1). При переключении к рычагу управления передачей (1), расположенного на рулевой колонке, замыкается электрический контакт, который управляет с помощью магнитного распределителя (2) клапаном (3) вакуумного сервоагрегата. Сервомотор (5) этого агрегата соединен с вакуумным резервуаром (7), а также с впускным коллектором (4) двигателя. Благодаря наличию достаточной разности давлений между атмосферным и тем, которое имеется в впускном агрегате выключает механическое сцепление (10) примерно с той же быстротой, как это происходит обычно (т. е. после того, как рука положена на рычаг переключения передач 1, почти не требуется паузы и можно сразу же выключить нужную передачу). Снятие рычага рычага переключения передач влечет за собой размыкание контакта, сервомотор перестает действовать и сцепление (10) вновь выключается благодаря воздействию своих пружин.

Специальное распределительное устройство регулирует выключение механического сцепления (10) не только в соответствии с положением педали акселератора (т. е. степень разгаража во впускном коллекторе 4 двигателя), но и в зависимости от того, какие усилии действуют на задние колеса. Для этой цели в задний мост автомобиля встроены электрический контактный датчик, посылающий через реле 14 выключный магнит 15 соответствующие сигналы. Благодаря этому выравнивается разница между числом оборотов двигателя и задней оси.

В гидромумфте 9 имеется узел свободного хода 6, вступающий в действие только тогда, когда передача не может передаваться не от двигателя колесам, а от колес к двигателю. Благодаря этому можно в любой момент движения автомобиля под гору использовать двигатель в качестве тормоза. Для этого достаточно снять ногу с педали акселератора. Свободный ход служит также в качестве стояночного тормоза. При выключенной на стоянке первой передаче он предохраняет от сдвигания машины под гору вперед, а при выключенном заднем ходе — от сдвигания назад. Кроме того, свободный ход позволяет считать, что зимой не дает заглохнуть непрогретому двигателю при малых оборотах.

Не менее интересный новый автомобильный агрегат с автоматическим сцеплением и иномочным управлением коробки передач выдвинула в 1958 году на автомобильном выставочном форуме «Фридрихсгафен», специализирующаяся на изготовлении зубчатых сцеплений. Этот агрегат, получивший название «Синхроматин», представляет собой сочетание полностью синхронизированной четырехступенчатой коробки передач с автоматическим сцеплением, которое позволяет отказаться при управлении автомобилем не только от педали сцепления, но и от рычага переключения передач.

«Синхроматин» рендарируется как «автомат», однако фактически не является таковым. При выборе оборотов, как выбор нужной в каждом данном случае передачи производится водителем, который управляет сцеплением на рулевой колонке кнопки гидротрансформатора.

Самый сложный агрегат представляет собой комбинация пар шестерен, находящихся в постоянном зацеплении. Переключение передач (т. е. выключение сцепления перед тем, как включить выключ коробки передач и выключение затем вновь сцепления) производится нажатием кнопки на руле (рис. 2), от которых электрическим путем осуществляется управление клапанами гидравлической системы агрегата; последняя в отличие от описанной выше пневматической системы «Гидракс» обеспечивает привод в действие не только сцепления, но и переключение передач. Кнопка в коробе. Это зависит от того, какая кнопка нажата.

«Синхроматин» гидромумфта, служащая для трогания с места, комбинирована для ускорения отъезда двигателя от ведомого вала коробки передач однодисковым сухим сцеплением. На низких оборотах гидромумфта обеспечивает благодаря проскальзыванию работу двигателя вхолостую даже при выключенной передаче; при повышении же оборотов автомобиль мягко трогается с места, а при достижении большого числа оборотов двигателя, тем меньше проскальзывание гидромумфта, которое на определенном режиме оборотов исчезает полностью.

Так же, как в «Гидраксе», здесь в гидравлическую часть сцепления встроены свободный ход сцепления и узел ведущий валы коробки передач. При езде под уклон, когда задние колеса приобретают скорость, болты, расположенные от двигателя, свободный ход начинает действовать и обеспечивает жесткую связь между двигателем и трансмиссией. Благодаря чему можно снять ногу с педали газа, использовать двигатель в качестве тормоза. Кроме того, свободный ход служит в качестве стояночного тормоза. Для немедленного выключения холостого хода с любой передачи служит одна из кнопок на руле.

Управление автомобилем при помощи «Синхроматина» значительно упрощается.

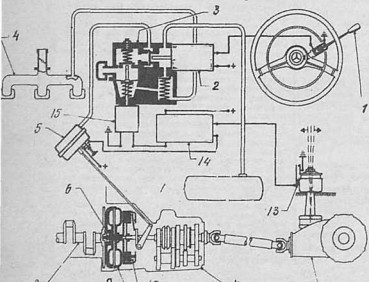


Рис. 1. Схема электровоздушного автомата сцепления «Гидракс»: 1 — рычаг переключения передач и электроконтакт; 2 — магнит; 3 — клапан управления сервоагрегата; 4 — впускной коллектор двигателя; 5 — сервомотор; 6 — свободный ход; 7 — вакуумный резервуар; 8 — коленчатый вал двигателя; 9 — гидромумфта; 10 — механическое сцепление; 11 — коробка передач; 12 — задний мост; 13 — датчик заднего моста; 14 — реле; 15 — магнит.

ся. Среди имеющихся на рулевой колонке кнопок чаще всего приходится пользоваться двумя кнопками переключения передач (прямой ход, предусмотрена отдельная маленькая кнопка для включения заднего хода). При этом цифры, зажигающиеся на специальной индикаторной шкале, указывают, какая включена передача.

Нечто среднее между двумя описанными выше системами представляет собой устанавливаемая на мотоциклах электромеханическая коробка передач «селектронат». Если «гидрам» обеспечивает управление автомобилем без педалей сцепления, а «синхронизатор» к тому же делает ненужным рычаг переключения передач, то здесь оба эти обычные для автомобиля элемента (педаль и рычаг) сохраняются, но зато прибор позволяет «избирать» нужную передачу и включать ее еще до... отжатия педали сцепления.

По своему принципу действия «селектронат» представляет собой дальнейшее развитие известной конструкции электромагнитной коробки передач мощностью «Винторис» Сани. Имеется ряд существенных усовершенствований. Он представляет собой комбинацию электромагнитного элемента управления с механической коробкой передач, причем процесс переключения осуществляется автоматически. Момент, когда это переключение необходимо, определяет сам водитель.

Четырехступенчатая коробка передач с электромагнитным автоматом управления показана на рис. 3. Она состоит из двух рядов леммачных полых валов со свободно вращающимися на них шестернями. Внутри каждого вала имеются шариковые фиксаторы и тяга, один конец которой является магнитной головкой, а другой — поводковой головкой, осуществляющей переключение шестерен. Магнитная головка обеих тяг помещается между отсеками электрической на-

тельности вторую, третью и четвертую передачи, но и вновь выключит любую из этих передач, если водитель «раздумает» ее пользоваться.

Возникновение «селектронатом» и без предварительного «избрания» передачи. Но и в этом случае аппарат дает то преимущество, что процесс переключения происходит считанные доли секунды.

И наконец следует назвать примененную на мотоциклах агрегат «Идран», который представляет собой сочетание двухступенчатой коробки передач с многодисковым гидравлическим сцеплением и электрогидроприводом, имеющим кнопочное управление из кабины водителя. Свободности от положения педали газа (или педальной «таргана гатела») управляет специальный электроприбор, с помощью которого обеспечивается гидравлический диск сцепления. Последнее служит только на пер-

Фиг. 3. Рычаг — избиратель коробки передач «Готгомобила».

вой передаче и передаче «задний ход». Эта передача является прямой и непосредственно соединяет двигатель с трансмиссией. Благодаря этому мощность двигателя на этой чаще всего применяемой передаче почти не теряется. Кроме того, агрегат «Идран» имеет коэффициент полезного действия всего агрегата.

Опыт показал, что для городских автомобилей, при эксплуатации которых не встречается необходимость преодолевать холостые участки, агрегат «Идран» с двухступенчатой коробкой передач вполне себя оправдывает.

Инж. Н. ПАВЛОВ.

РЫЧЖИЯ ПОВЕСКА БЕЖДЕАТ

В современном мотоцикlostроении явно намечается переход от передней телескопической вилки к рычажной и от заднего вилочного подвески к маятниковой.

Из общего количества мотоциклов, выпускаемых, например, в ФРГ, процент мотоциклов с маятниковой передней вилкой и заднюю маятниковую подвеску, составившая в 1955 году — 46,5, в 1956 — 59, а в 1957 году — 72,5.

Интересно, что фирма «БМВ», первая применившая в 1934 году телескопическую вилку и заднюю свечную подвеску, в настоящее время выпускает рычажную конструкцию. На выпуск мотоциклов с такой же подвеской перешла японская фирма «Хонда» (модель «МЗ»). Подобные же все шире применяют ведущие мотоциклетные фирмы Италии. Наша отечественная промышленность также выпускает мотоциклы (М1М, М-72Н и М-101) с рычажной вилкой.

Быстрое распространение рычажной конструкции объясняется тем, что она имеет существенные преимущества по сравнению с другими видами подвесок.

Чтобы уяснить это, рассмотрим длиннорычажную вилку мотоцикла БМВ (рис. 1) типа Ирлс. Она состоит из несущей вилки и 1-й пружины подвески 2, связанных поперечною и упругих элементов 3. Рычаги вилки, ось вращения которых находится в точке «а», смонтированы на регулируемых конических роликовых подшипниках. Упругие элементы вилки, обеспечивающие общий ход подвески 110 мм, состоят из штона, пружин прогрессивного действия с переменным шагом и гидравлических элементов двойного действия, смонтированных в закрытых конюлах, которые шарнирно соединены с рычагами и подвижно закреплены в точках «б» и «в». Ось переднего колеса, установленного на регулируемых конических роликовых подшипниках, находится в точке «д» на концах несущих рычагов.

При перемене колеса вследствие толчка на качую-то величину по вертикали изменится и расстояние между шарнирами упругих элементов вилки. Изменения этого изменения зависит от соотношения плечей «ад» и «ав». При одинаковом вертикальном перемещении колеса подвижные части амортизаторов рычажной вилки имеют меньший ход, а следовательно, детали телескопической. Таким образом, конструкция рычажной подвески позволяет увеличить свободный ход колеса, благодаря чему повышается амортизирующие возможности подвески и уменьшается динамическая нагрузка на раму мотоцикла.

Кроме того, если телескопическая вилка из-за трения в длинных направляющих и более длительного периода действия амортизаторов имеет тенденцию быстро реагировать на резкие толчки и неровности, встречающиеся на дорогах, то рычажная вилка вследствие отсутствия такого трения и более быстрого действия амортизаторов отражает малейшие изменения дорожного профиля, обеспечивая лучшее сцепление с дорогой. Это в свою очередь повышает эффективность и надежность тормозной системы мотоцикла и обеспечивает лучшую управляемость и возможность достижения более высоких скоростей без ущерба для безопасности движения.

Сравнительные испытания мотоциклов показали, что введение рычажной подвески при сохранении прежней мощности двигателя дает возможность за счет лучшего дерзания дороги мотоциклом и большего удобства езды повысить скорость на 15—20 проц.

Наряду с конструкциями рычажных подвесок БМВ большое внимание зарубежной промышленности уделяет конструкции фирмы «Хорнс», которая в 1956 году выпускает серийные модели мотоциклов с рычажной подвеской обоих колес. Заднюю маятниковую подвеску мотоцикла Хорнс показана на рис. 2. Она состоит из несущих рычагов и упругих элементов, установленных на шарнирах в задней части рамы. Несущие рычаги подвески через регулировочные конические подшипники опираются на ось качения. Прругие элементы смонтированы на сайлент-блоках, что обеспечивает им возможность некоторого углового перемещения и включает прогрессивные пружины с переменным шагом, гидравлические амортизаторы двойного действия и резиновые буферы. Упругие элементы допускают свободный ход подвески до 95 мм и благодаря наличию гидравлических амортизаторов обеспечивают высокую мягкость и комфортабельность езды.

Очевидные преимущества и связанные с ними все более широкое распространение передней рычажной и задней маятниковой подвески в последние годы позволяют предположить, что в будущем эти перспективности новой конструкции.

Думается, что наши конструкторы, учитывая богатый опыт мирового мотоцикlostроения, должны смелее добиваться более широкого внедрения в производство маятниковой и маятниковой подвески.

Инж. Д. БУТЕНКО.

г. Киев.

Рис. 2.

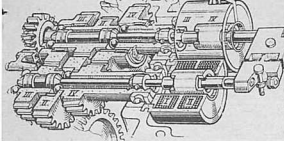
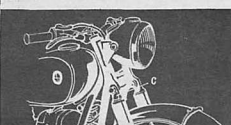


Рис. 2. Электромагнитная коробка передач «селектронат».

тушки, в каком из которых возникает необходимость переключения. При соответствующем нажатии рычага-избирателя на рулевой колонке автомобиля. Получая соответствующий импульс, магнитная головка тяги перемещается и, следовательно, перемещает поводковую головку тяги, которая, радиально сдвигая шарик, фиксирует и фиксирует в том или ином положении шестерен на валу, т. е. включает заднюю передачу. В коробке имеется специальная коромысло соединяющая оба тяги и в случае для того, чтобы whichever раз была включена лишь одна передача, а другая — выключена. При этом по замыслу соединен двойной муфтой, с помощью которого обеспечивается установка коробки на холостой ход.

Управление «селектронатом» весьма несложно. На рулевой колонке автомобиля имеется небольшая кнопка-избиратель, который устанавливается, смотря по необходимости, в одно из четырех положений, обозначенных цифрами. Для этого достаточно легкого нажатия на рычаг пальцем. Избранная передача включается автоматически, однако лишь после отжатия педали сцепления. Когда педаль вновь отпускают, коробка начинает работать на избранной передаче. После нажатия «селектронатом» на кнопку синхронизации передач, переключение осуществляется почти бесшумно. Практически вали при этом не слышно, что позволяет «избирать» в любой последова-

Рис. 1.



МОДЕРНИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ «МЕРСЕДЕС»

В печати опубликованы данные о последних нововведениях в конструкции автомобилей «Мерседес» за последние 14-18 лет. Эти данные представляют определенный интерес, поскольку названная фирма занимает первенство в европейском автомобилестроении.

Все модели «Мерседес» имеют двигатели с верхним расположением клапанов, вставившиеся ранее на одной из моделей (тип 180) нижнеклапанный двигатель, заменен теперь верхнеклапанным, именуемым к тому же расцепленным, именуемому кулачковый вал. Двигатель этот — короткоходный, четырехцилиндровый, с относительно низким степенью сжатия (1:6,8), что позволяет применять обычные сорта топлива. При 4500 об/мин двигатель развивает мощность 13,4 л.с. Максимальная крутящий момент 13,4 кгм достигается при 2800 об/мин. По сравнению с прежней моделью (62 л.с. при 4000 об/мин и 11,4 кгм при 1800 об/мин) это означает увеличение мощности более чем на 25 процентов и существенное улучшение крутящего момента. Максимальная скорость автомобиля возросла на 6 проц и достигает сейчас 130 км/час. Автомобиль, который получил новый индекс (тип 190), устанавливается коробка передач с принудительной синхронизацией на

всех ступенях, саморегулируемое рулевое управление и заминтованная в годичных автомобилях независимая подвеска колес матаиного типа.

На других моделях (тип 219 и 220) устанавливается новое гидромеханическое сцепление «Гизаркс» с автоматическим гидротрансформаторным управлением, а также специальные сцепления с «Бездисковой» Швабеской. Шестидисковый двигатель модели «тип 300 Автомат» имеет непосредственный впрыск топлива во впускной коллектор, что позволяет повысить мощность на 30 проц. (со 125 л.с. до 160 л.с.), увеличился также крутящий момент. На этой машине применены гидродинамическая автоматическая коробка передач (серийный выпуск).



Автомобиль «Мерседес», тип 190.

Значительно изменен на этой модели также и кузов (еще более увеличена площадь остекления и емкость багажника), отпущена и вентиляция, обеспечены двухступенчатый вентиляторы; две ступени скорости имеются также в приводе стеклоочистителей. Увеличена база автомобиля.

АВТОМАТ УПРАВЛЕНИЯ

При езде на автомобиле по дальним трассам чаще всего приходится входить в постоянный режим движения и работы двигателя. Однако, поскольку так называемый «ручной» характер движения на современных машинах не применяется, водителю приходится все время держать педаль газа да еще акселератор, который при уже упомянутом, которое 3-м выводится, имеет место несколько повышенный расход топлива и смещение автомобиля, в частности намене и положения дроссельной заслонки отражаются на экономичности двигателя.

Эти недостатки устраняет новый сервопривод, который начала выпускать в 1958 году одна из западных фирм. Этот прибор «Газомат» — позволяет не только устанавливать двигатель на любую неполовую нагрузку (т.е. следовательно ограничивать скорость движения постоянно заданной величиной), но и прибавить газ при отклонении отгона или преодоления подъемов, а на подъемах. Причем после окончания двигателя вновь устанавливается на вращении постоянный режим, как только будет снята нога водителя с педали акселератора.

Безопасность движения при пользовании «Газоматом» обеспечивается тем, что при выключении сцепления или при торможении он отключается до того, как успеет сработать сцепление, либо мгновенно автоматически устанавливается в положение холостого хода. При этом дроссельная заслонка может быть, как и обычно, использован для торможения, нужно только слегка нажать ногой одной из педалей сцепления либо тормоза.

«Газомат» (см. рис) представляет собой цилиндрический автоматический прибор небольшого формата; на любой его части укрепляется тяговый шпин со вращающейся втулкой, которая при вращении устроена так, что может наматывать на шпикон приводной трос, который связан с педалью тягового шпин несет с собой ригидный диск, который стопорится при включении электромагнитной системы. При небольшой скорости вращения (4,5 ватта) обеспечивается большая сила торможения этого диска, во много раз превышающая усилие, которое создается, чтобы удерживать механизм привода дроссельной заслонки двигателя в определенном заданном положении.

Когда во время движения по дальнему трассе хотят «закрепить» ту скорость, которая достигнута на данный момент,

ПИТАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

нужно лишь нажать кнопку привода «Газомата» на щитке приборов. Электромагнитная система начинает действовать и удерживает педаль газа в соответствующем положении, как как при этом замыкается контактная пара, соединенная с кнопкой привода параллельно электромагнитной системы тормозной, которая выключенной также и после того, как кнопку перестают нажимать. Для наблюдения за работой «Газомата» существует контрольная лампочка.



С педалью тормоза и сцепления связан механический выключатель, который при нажатии на какую-либо из этих педалей прерывает ток в электромагнитной системе «Газомата». В этом случае тотчас срабатывает возвратная пружина прибора, которая оттягивает, по-мощью наматываемого на тяговой шпикон (трос) дроссельную заслонку карбюратора в положение холостого хода. Одновременно отключается и соединенная параллельно с кнопкой управления контактная пара, благодаря чему прибор вновь становится готовым к действию. Монтаж «Газомата» на автомобиле осуществляется по специальной инструкции фирмы.

БЫСТРОХОДНЫЙ СТАНДАРТНЫЙ МОТОЦИКЛ

Английской фирмой «Триумф» выпущена новая модернизированная модель мотоцикла «Тигр», который, видимо, является самым быстроходным в мире мотоциклом серийного производства. Имеет двигатель класса 650 см³, развивающий мощность 42 л.с., он показывает максимальную скорость 180 км/час.



При скорости в тридцатидесяти миль в нем отмечается незначитель-

Американское Общество автомобильных инженеров опубликовало недавно доклад о развитии конструкции грузовых автомобилей в США. Основные положения этого доклада приводятся ниже.

Увеличение мощностей двигателей легковых автомобилей, а следовательно, и средних скоростей их движения, характерное для последних лет, вызвало специфические требования повышения безопасности также и грузовых автомобилей, эксплуатация которых становится на тех же дорогах, что и легковые. Это нашло свое выражение, прежде всего в увеличении мощностей двигателей (до 200—250 л.с. у грузовиков общим весом 15—18 тонн и до 335—375 л.с. у грузовиков общего назначения, которые строятся как правило в 6-образные, 8- и 12-цилиндровые с турбоинжекторами и другими средствами повышения полезной мощности. Эти двигатели основательно получают мощные дизели.

Повышение мощностей двигателей и следовательно запаса мощности обязательно приводит к применению гидротрансформаторов с высоким коэффициентом трансформации. Гидротрансформаторы чаще всего блокируются с трех- и четырехступенчатыми планетарными коробками передач, в которых перекрещенные передачи осуществляются без разрыва потока мощности. В конструкциях гидротрансформаторов предусматриваются возможности торможения автомобиля на спусках двигателями, а также дополнительно встраиваются для этой цели специальные приспособления. В настоящее время блокируются также механические трансмиссии, допускающие передачу мощности свыше 400 л.с.

Применение гидротрансформаторов, резко снижающих инерционные нагрузки в трансмиссии, позволило, несмотря на повышение мощностей двигателей, несколько снизить вес ряда агрегатов, в частности трансмиссии. Грузовые автомобили на единицу мощности получают явную, так сказать «двуоборотную», тенденцию к снижению веса за счет повышения мощностей и за счет снижения веса. Это поощряет распространение рессорной подвески задних мостов, особенно, кроме того, выполняются с более широкой колеи для установки шин большого размера.

Многие трансмиссии, особенно те, эксплуатация которых происходит преимущественно по грунту, имеют в колесных ступицах планетарные редукторы, а также тяжелые трансмиссии с двумя специальными колесными электромоторами, приводимыми от генератора, соединенного с двигателем.

Повышение мощностей двигателей грузовиков продиктовано не только стремлением увеличить их скорость, но и повышением эксплуатационной надежности, определяемую во многом грузоподъемностью. Соответственно в конструкции трансмиссий повышается надежность и их усилию. В самосвалах значительно увеличилось давление в гидросистемах подъемников — до 140 атмосфер и выше.

Вне изменения стетень сжатия уменьшились его 1,2—1,3, увеличился подвоз масла к клапанам камерам, несложно улучшить ходовая часть. По мнению конструкторов, высокая быстроходность мотоцикла, при относительно небольшой мощности двигателя, объясняется особю удачной компоновкой агрегатов, а также его конструкцией.

Двигатель мотоцикла — четырехтактный, двухцилиндровый, с верхним клапаном, его диаметр 52 мм, ход поршня (диаметр цилиндра) — 71 мм, ход поршня — 62 мм. На мотоцикле установлена четырехступенчатая коробка передач, многодисковое сцепление.

Веса мотоцикла — 142 см, габаритная длина — 218 см, габаритная ширина 72 см, высота седла — 79 см. Вес — 170 кг.



НОВЫЙ компрессорометр английской фирмы «Эдвардс», устанавливаемый обычным образом в отверстие для свечи и имеющий дополнительный гибкий армированный шланг, позволяет замерять компрессию в труднодоступных цилиндрах.

Показания сохраняются на шкале прибора и после его снятия с цилиндра.

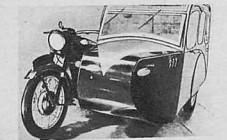


НА ПОСЛЕДНЕЙ автомобильной выставке в Токио демонстрировался опытный образец нового двухместного спортивного автомобиля с шпассмассовым кузовом, который весит 198 кг.

На автомобиле установлен четырехцилиндровый двигатель мощностью 43 л. с. Общий вес автомобиля составляет 726 кг. Максимальная его скорость — 140 км/час.



НА БАЗЕ шасси и двигателя автомобиля «Варшава» (выпускаемого по типу машин «Победа») автобусный завод в Нисе (Польская Народная Республика) начал выпуск микроавтобусов «Ниса-57», вмещающих 10 пассажиров.



ФРАНЦУЗСКИЙ журнал поместил фото этой двухместной мотоцикла с следующей характеристикой подписью: «Лучше микроавтобусов? Так дешевле и лучше».



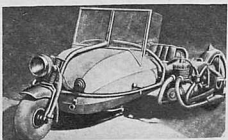
В АНГИИИ выпущен ускоритель выходя отработавших газов «Турбо-Вик», устанавливаемый на конец выхлопной трубы. Он представляет собой конусообразную насадку, обращенную своей широкой частью навстречу потоку газов и обеспечивающую совместно с проволочной спиралью в концевой части трубы экзотическое воздействие, ускоряющее выход отработавших газов. По заявлению фирмы, устройство уменьшает нагарообразование в двигателе и улучшает работу двигателя в целом.



В ТАКОМ виде представляется себе американский журнал новы газетурибный спортивный автомобиль «Мерседес», вокруг засекреченного проекта которого строятся многочисленные догадки. Любопытно, что руководители западногерманской фирмы «Мерседес-Бенц» заявили по этому поводу, что не только кузов, но даже двигатель и шасси прототипного автомобиля фактически еще не существуют.



ФИРМА «Вюссинг» (ФРГ) устанавливает на тяжелых грузовиках цельнометаллические кабины с двумя спальными местами для сменных шоферов. В кабине имеются: шифер для одежды, багажная сетка, откидной столик, обогреватель и вентилятор. Двигатель находится под полом несущей рамы и, благодаря хорошей звукоизоляции кабины, не мешает отдыху шоферов.



ОДИН англичанин, хозяин этой коляски, решил придать ей полную самостоятельность. Обычно говорят: мотоцикл с коляской. На фото показана, что можно сделать из обычной прицепной коляски, если проявить изобретательность. В данном случае есть два варианта сквазать: коляска с мото... ну если не с мотоциклом, то по крайней мере, с мотором.

ФОТО-ЭКРАН



В АНГИИ за последнее время уделяется большое внимание разработке конструкций различных обтекателей, редукторов и даже «экзотеров» для мотоциклов. Одна из новинок в этой области — кузов, дающий мотоциклу похожий на мотороллер и даже на маленький кабриолет, — показана на рисунке.

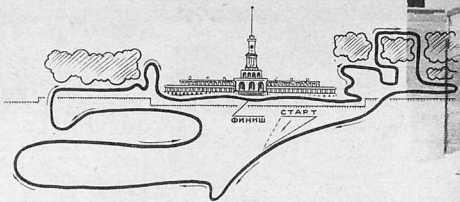


АМЕРИКАНСКАЯ фирма «Аэронор» сообщает, что после 8 лет исследовательской работы и испытаний ей наконец удалось создать практичный вариант комбинированного автомобиля-самолета. Для движения по дороге крылья машины легко складываются и могут быть опущены назад. Один человек выполняет операцию по переоборудованию самолета в автомобиль за пять минут.



СТРЕМЯСЯ угодить вкусам капиталистических дельцов, австрийская кузовная фирма «Рорбахер» выпустила специальный автобус для конференций и деловых встреч с небольшим числом участников. В салоне имеется 13 удобных вращающихся кресел, два микрофона, выдвигающаяся пишущая машинка и магнитофон. Автобус оборудован радиотелефоном, позволяющим звонить во время движения с городами, а также радиоприемником и телевизором.





КРОСС ИМЕНИ К.Е.ВОРОШИЛОВА



Кросс им. Ворошилова. Заезд на мотоциклах класса до 350 см³.

Фото В. Довгялло.

В начале февраля в районе Химкинского речного вокзала состоялся традиционный мотоциклетный лично-командный кросс на приз имени Маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова. Одновременно разыгрывалось зимнее первенство Москвы.

Дистанция кросса—40,2 км (6 кругов) для мужчин. Для женщин и юношей каждая дистанция была сокращена вдвое. Каждому гонщику на шести кругах приходилось преодолеть 280 крутых поворотов и 132 подъема и спуска.

Спортсмены соревновались на мотоциклах классов до 125, 175, 350 и 750 см³ с колясками. Всего стартовало 149 участников.

Вся дистанция кросса хорошо освещалась с балконов здания и с

пирса вокзала, где собрались тысячи москвичей—любителей мотоспорта.

На старт в классе мотоциклов до 125 см³ вышло 58 участников (мужчины, женщины и юноши). Борьба с первых же минут гонки приняла напряженный и острый характер. Первые три круга гонку вел мастер спорта Б. Панферов (ДСО «Буревестник»), на последних кругах его обошли перворазрядник В. Семин (ЦМАМК ДОСААФ) и мастер спорта А. Савельев (ЦСК МО). Первым финишировал В. Семин.

Упорно боролись за первенство женщины и юноши. Первое место в группе женщин завоевала заслуженный мастер спорта Ирина Озолина (ЦСК МО), среди юношей победил второ-

разрядник К. Демахин (ЦМАМК ДОСААФ).

Затем приняла старт 45 участников на мотоциклах класса до 175 и 350 см³. Лидерство в этом заезде сразу захватил мастер спорта В. Неритов («Трудовые резервы»). Он и победил. В классе мотоциклов до 175 см³ лучшим был перворазрядник А. Грязев (ДСО «Буревестник»).

Интересно прошли гонки на мотоциклах до 750 см³ с колясками. Тут надо отметить прежде всего высокое мастерство колясочников. Первыми к финишу пришли мастер спорта Ю. Соколов и колясочник — перворазрядник Ю. Мельхов (ЦСК МО).

В результате соревнований общекомандное первенство и приз имени К. Е. Ворошилова впервые завоевала сборная команда ДСО «Буревестник».

Командные первенства в классах мотоциклов заняли:

- в классе до 125 см³ для женщин — команда «Трудовых резервов»,
- в классе до 125 см³ для юношей — команда ЦМАМК ДОСААФ,
- в классе до 125 см³ для мужчин — команда ЦМАМК ДОСААФ,
- в классе до 175 см³ — команда ДСО «Буревестник»,
- в классе до 350 см³ — команда «Трудовых резервов»,
- в классе до 750 см³ — команда ЦСК МО.

Зачет проводился следующим образом. Как только лидер гонки в данном классе мотоциклов пересек линию финиша, пройдя установленное число кругов, все остальные участники в этом классе финишировали независимо от того, сколько кругов они прошли. Командные места определялись по очковой системе.

В. Березкин,
судья всесоюзной категории.

ПОБЕДА АРМЕЙЦЕВ

Третий год проводится в Ижевске традиционные мотогонки на приз Совета Министров Удмуртской АССР. В нынешних состязаниях приняли участие сильнейшие мотогонщики Москвы, Ленинграда, Новосибирска, Башкирии, Удмуртии, Украины и Белоруссии (фото внизу).

В командном зачете первое место и переходящий приз Совета Министров УАССР выиграли спортсмены Центрального спортивного клуба Министерства обороны, показавшие общее время 9 часов 42 мин. 48 сек. На второе и третье места вышли первая и вторая команды Ижевска. Далее идут гонщики Ленинграда, Новосибирска, Украины, Башкирии и Белоруссии.

В личном зачете первое место занял мастер спорта А. Иванов (фото слева).

Л. Емельянов,
фото П. Катяева.

г. Ижевск.



В столицах Франции, Италии, Голландии и ФРГ официально объявлено о том, что между правительственными органами этих стран достигнуто соглашение о введении на автомобильных дорогах фирм асимметричного знака. Конструкция таких фирм была разработана совместными усилиями инженеров немецких, итальянских, французских и голландских фирм («ВУАХ», «ХЕЛЛА», «Ферма», «Финисис» и др.) и получила образцы продемонстрированы в конце 1957 года на Международной автомобильной выставке во Франкфурте-на-Майне.



В КУРБЕ ПРОШЛОГО

Как известно, в западногерманском парламенте в течение последних нескольких лет шла острая борьба из-за отвратительнейшей комедии нашего времени. В этом году одним серьезе обсуждается законопроект о восстановлении и легализации гитлеровской музыки (так называемой национал-социалистической). Своеобразной уреторкой к этому выступил широким кампаниям и печати, именовав целью резко оппозиционного «форера» и его близкий приписывают. Крупными тиражами издаются и выпускаются ежедневные и воспоминания гитлеровских генералов и дипломатов, в эфире вновь звучат хриплые голоса эсэсовских головорезов и убийц, призывающих парламентариев к «торжеству демократии» (т. е. официально разрешению деятельности бывшей гитлеровской шайлы в несколько новом обличье), а также на сцене божий и спешно переименованные жареные «теории» Гоббса и Розенберга.

В этой пропагандистской свистопляске неслучайно «обывателю» роль предназначена и... бывшему личному автомобилю Адольфа Гитлера, изготовленному в свое время по его вкусу фирмой «Даймлер-Бенц». Рассчитывая, очевидно, вызвать когдо у кого слезы умиления, режиссеры божьей парламентской комедии откопали эту залесневшую «резинову» и провели ее по улицам столиц.

Что же представляет собой новый attraction пропагандистской пропаганды?

Оказывается, Гитлер не слишком надеялся на возмужавшую буржуазию на охранный при поездех по стране даже в «лучшие дни» господства его шайлы. Личный «Мерседес» форсировал роль, ставший собой сооружением весом в 4,5 тонны и имеет 18-миллиметровую броню, а также усиленные стальные колеса шириной 40 см. Дверцы автомобиля снабжены электромагнитными замками, на колесах смонтированы специальные поперечники, в кабине присутствует мощный радиотелефон, с помощью которого бесноватый имел возможность связываться с любым местом на всей планете, дверей и оном. К тому же, при надобности, автомобиль мог развивать скорость до 200 километров в час на 100 километров пробега и при более, ни менее как 100 литрах высокооктавного бензина.

Все эти меры предосторожности не уберегли Гитлера от весьма своевременной (скажем даже — запаздывающей) поездки с посетителями к гораздо менее комфортабельным транспортным средствам — его обожавший тулп был пропущен в кабурет на своей территории. Но это ни в какой мере не обескураживает, как видим, вышедших пропагандистов бывшего гитлеровского «величия».

Им, видимо, просто невдомек, что в карете прошлого далеко не уедешь.

Кс. Максимова.

Вспомогательные материалы

идет речь. А немилая граница равна 4 годам. В последних гонках, например, победил малыш, который не мог без родительской помощи надеть гоночный шлем. В гонках 10 и 15 кругов «гогово-кружательной» скоростью 25 км/час, обогнав на целый круг многих двенадцатилетних спортсменов, старший «гогово» не находил себе места от счастья.

Старт дается, как и на обычных соревнованиях, и участники выстраиваются в стартовом заезде на линию выхвата шесть машин. Максимальный объем цилиндров у участников не должен превышать 250 см³.

Соревнования эти не были бы типично американскими, если бы на них не происходили случаи «разучения». Они имеют место. Но как утверждают американская печать, кости юных участников еще настолько эластичны, что аварии для них не опасны и заканчиваются обычно лишь... плачем потерпевших над разбитым и изуродованным автомобилем.

Обсуждениям юни семь участников. Отцы следят за порядком на виражах, выполняются роли «массажеров» и судей. Матери и старшие сестры дежурят на санитарных пунктах.

Чем же объясняют такие удивительные случаи и интрижки «гоговоделщиков» нового вида спорты?

Дело в том, что детские гонки, в значительной степени, являются «гогово» характер и широко используются наиболее оборотистыми родителями для рекламы, на автомобильных марках. Нарисованные названия магазинов и образцы товаров, которыми торгуют папы и мамы малолетних «ассос».

А. Грэмми.

СО ВСЕГО СВЕТА

В начале 1958 года на заводах фирмы «Остин» в Витхиманге (Англия) состоялась однодневная «забавка солидарности» с 1,5 миллионными организованными в профсоюзы рабочими. Победителями американских автомобильных концернов-гигантов.

В течение прошлого года (с января 1957 года по январь 1958 года) заводской немецкий автомобильный концерн «Ауто-Унион» увеличил в связи с сокращением производства более 2000 рабочих, из них около 1300 — со своего окончного предприятия в Дюссельдоре.

«Ялалом под гору» — так характеризовал положение в западногерманской мотоциклетной промышленности штуртартский журнал «Спорт-индустриет». Итоговая статистика за 1957 год показала снижение годовой продукции по сравнению с прошлым годом более чем на одну треть.

В средних школах Венгрии в прошлом году введено обязательное изучение правил уличного движения. Уроки проводят работники автомобильных и транспортной полиции. Для обучения наглядности используются цветные учебные фильмы и плакаты.

По сообщению будапештского журнала «Ауто мото», недавно здесь выдан патент на безрамную конструкцию мотоцикла.

Изобретатель инженер Юреня Крюклет поддал вралбам над вопросам устойчивости мотоцикла. После подробного экспериментического анализа ряда аксиоматических автор пришел к выводу, что наилучшего расположения центра тяжести мотоцикла можно добиться при безрамной конструкции. Кроме того, открываются значительные возможности снижения веса мотоцикла. Так, вес безрамного мотоцикла конструкции Юреня не превышает 100 кг (при двигателе 250 см³).

МОЛОКОСОСЫ ЗА РУЛЕМ



По воскресеньям в полдень пустует большие универсамы в Лос-Анжелесе: владельцы этих универсамов опускают шторы и закрывают двери. На асфальте в час замирает деловая жизнь. Густые толпы мотомедов и скверном городом, откуда доносится рынок моторов.

Все спускают на автомобильных гонках. Не только любители, но и многие серьезных зрителей привлекает спортивное мероприятие. Если вы подойдете ближе к мотомедов, вы увидите, что это вы увидите, что самому старшему из них едва ли минуло... 12 лет. Да, да, это, это мотомедовы ошарашивают вас двадцать один год, а двенадцать лет.

Такой возраст является предельной границей участников гонки, о которых

ГДЕ ПЬЮТ, ТАМ И... БЬЮТ

Недавно почтенный Джорджи Ньюдент, парламентский секретарь министерства транспорта и гражданской авиации Великобритании, сообщил в палате общин, что в 1928 году по южной части страны было убито 195 767 человек и ранено 3 588 709 человек.

Цифры эти, конечно, по себе больше впечатляют слушателей то обстоятельство, что за последние годы количество раненых и убитых в авариях на транспорте в Великобритании резко идет вверх. Так, в 1942 по 1947 год было убито 85 116 человек, ранено 1 733 721 и легло ранено 2 279 713 человек.

В чем же дело? Только ни в том, что за эти годы увеличилось количество автотранспорта, но без остальных данных опубликованных новостями увеличатся то соотношение в ежегодном таможенном докладе за 1957 год. Оказывается, общее потребление вина в Великобритании за этот период достигло в год на 4 500 000 литров. Значительно увеличилось в том числе потребление американского виски и немецкого коньяка.

Что же, в таких предположениях есть некоторый резон. Известно ведь: где пьют, там и... бьют. М. Шалашинов.

ЗАВЛЕНИЕ ДОНАЛДА КЭМБЕЛЛА

Англиканец Доналд Кэмпбелл, установивший рекорды в мировом рекорде скорости на моторной лодке (384,74 км/час), заявил о своем намерении побить абсолютный мировой рекорд скорости в автомобиле. Этот рекорд он держит, как известно, уже более 10 лет и был установлен Дональдом Кэмпбеллом 16 сентября 1947 года на озере Венглер в высочайшем соленом озере Венглер (расстояние 1 км со скоростью 834,00 км/час).

Для заезда на побитие абсолютного рекорда Кэмпбелл готовит специальный газотурбинный автомобиль, способный развивать скорость в одном из английских заводом ожидается не ранее 1961 года. Завезды будут проводиться в Боннине на территории военных аэродромов Юга (США).

Кэмпбелл рассчитывает побить скорость, превышающую 700 км/час.

Под проливом дождем были разгребены 10 национальных первенств Франции по рыдлу. К соревнованиям были допущены 35 команд. Победителями были допущены Баку и Триу, прошедшие дистанцию на автомобиле «Нессе-403».

Победитель мирового первенства 1957 года по мотоциклетному спорту (в классе 500 см³) итальянец Либерто Либерти выиграл недавно Большой приз Аргентины, пройдя на мотоцикле «Жигера» дистанцию 132,2 км со средней скоростью 117,44 км/час.

В связи с военными действиями в Алжире не состоялся IV «Африканские рыдлы», назначенные на 8 января 1958 года. Отмена соревнований была объявлена в начале января.

Соревнования на мототрассе «Ляок по маршруту Ляок—Бреша—Ляок» намерен провести в июле 1958 году австрийский мотоциклист Ляок Ляок вместо немецкого рыдла. Мотоциклист поедет по этому маршруту. Длина дистанции составляет 3500 км. Установленный режим движения — 50 км/час.

**СПОРТ
ВЪЕЗДУ**

Как уже сообщалось, Жан Вера, чемпион Франции и неоднократный призер мирового первенства последних лет, заключил договор с английской фирмой «БРА» о том, что в розыгрыше первенства мира на 1958 год будет выступать на гоночных автомобилях этой фирмы. Французские газеты комментируют это сообщение, отмечают, что Вера, выступавший в прошлом году на итальянском автомобиле, «пересел» в этот год в английские, поскольку до сих пор не создано удовлетворительной конструкции французского гоночного автомобиля I формулы.

Спортивная комиссия ФИА внесла два существенных изменения в условия соревнований, входящих в зачет розыгрыша первенства Европы по горным гонок. Устанавливается минимальное количество автомобилей, участвующих в каждом соревновании (не менее пятидцати), а зачет очков производится по системе 8-7-6-5-4-3-2-1 за первые восемь мест.

Интересное предложение внес в спортивную комиссию ФИА известный мотоциклист, неоднократный чемпион мира Диего Диск. Он считает, что соревнования следет проводить на мотоциклах с рабочим объемом цилиндров не выше 250 см³, так как полупроводимые машины «лучше» отдают свои силы, чем было в свое время с литровыми и компрессорными машинами.

Фирма «Феррари» разработала конструкцию гоночного автомобиля с рабочим объемом цилиндров двигателя 1 литр, предлагаемого специально для обучения подрастающего поколения гонок. Автомобиль получил наименование «Феррарина».

В автомобильных гонках на Багамских островах победителем в классе 1,5-литровых спортивных автомобилей вышел 15-летний мексиканский гонок Родригес, оставший позади себя ряд прославленных мастеров «визитов». Родригес считается «вундеркиндом» среди гонок, так как с успехом выступает на крупных соревнованиях 13-летнего возраста. В соревнованиях на Багамских островах юноша вел автомобиль «Порше-Синдер».

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

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

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретина, 26/1. Тел. К 5-52-24. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 8.11.58 г. Бум. 60×92/8 1,75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л. 7,5 уч.-изд. л.+1 вкладка. Подп. к печ. 18.11.58 г. Г-43115 Тир. 100.000 экз. Цена номера 3 руб. Зап. 67.

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

МЕЖДУНАРОДНЫЙ МОТОКРОСС НА СТАДИОНЕ

25 и 26 октября 1958 года в г. Тбилиси состоялся международный товарищеские соревнования по мотоциклетному кроссу. Эти состязания будут носить лично-командный характер с суммарным зачетом спортивных результатов по общим дням.

В составе каждой команды должно быть по шести участников—мужчин: по два в каждом из следующих классов мотоциклов—до 125, 350 и 500 см³. Интересно отметить, что если трасса международного мотокросса в 1954 году под Москвой имела длину около 25 км, то длина тбилисской трассы составляет всего лишь 2,23 км.

Наблюдается уменьшение длины трасс вызвано стремлением организаторов соревнований повысить интерес зрителей к соревнованиям.

Вся тбилисская трасса (см. схему) укладывается в прямоугольник размером приблизительно 280×500 м, расположенный на территории стадиона «Буревестник», и по своему характеру соответствует зарубежным красивым трас-

сам. На ней одновременно могут находиться до 30 участников. Трасса имеет разнообразное дорожное покрытие: земляной грунт с камнями, сыпучий грунт, травяной покров, асфальт, гравевую дорожку.

На трассе имеется 16 крутых подъемов и спусков, 26 правых и левых поворотов, 3 искусственных трамплина.

Ширина трассы в любом месте не менее четырех метров, что обеспечивает беспрепятственный обгон; между участками, где движение идет в противоположные стороны, расположена нейтральная зона шириной от 5 до 10 м. Там, где ширина этой зоны составляет менее 5 м, и на крутых поворотах по осевой линии зоны устанавливаются деревянные решетчатый забор.

С трибуны, которые могут вместить около 40 тысяч зрителей, а также с прилегающих высот хорошо просматривается большая часть трассы. Место состязания находится на окраине города.

А. Карягин,
судья всесоюзной категории,
гл. судья международного мотокросса.

ВСЕСОЮЗНЫЕ ШЕСТИДНЕВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

С 4 по 11 августа в окрестностях Тбилиси будут проводиться шестидневные мотоциклетные соревнования на первенство СССР. Впервые на этих соревнованиях победителям будут присваиваться звания чемпионов Советского Союза.

В программу многодневных соревнований будут входить:

а) Дорожные соревнования на регулярные движения по дорогам различных классов на дистанцию более 2000 км.

б) Скоростные соревнования по шоссе—кольцевой трассе.

Ежедневно, в течение пяти дней, гонщики будут соревноваться на регулярные движения.

Как видно из схем, показанных на 3-й странице обложки журнала, трасса многодневных соревнований будет проходить по горной местности, изобилующей крутыми подъемами и спусками.

В первый день гонщики пройдут 367 км. Во второй день они одну и ту же трассу пройдут дважды в одном направлении (дистанция составит 374 км).

На третий день трасса восторг дня будет покрыта дважды в обратном направлении. В четвертый и пятый дни гонщики новую трассу будут проходить в противоположных направлениях (дистанция — 428 км). На шестой день, кроме дорожных соревнований на дистанции 93 км, состоятся шоссеи-кольцевые гонки.

По рельефу местности, характеру дорожного покрытия трасса 1958 года наиболее приближена к трассам, на которых проводились в последние дни международные многодневные мотоциклетные соревнования.

Для участия в этих интересных соревнованиях будут допущены спортсмены: водители не ниже 1-го спортивного разряда, а велосиписты не ниже 2-го разряда, выступающие за сборные команды спортивных обществ и ведомств, клубные команды коллективов физкультуры и команды мотоциклетных заводов.

Интересные даты

Создание Общества мотоциклистов. 21 марта 1914 года был утвержден устав Всероссийского общества мотоциклистов; правление этого Общества находилось в С.-Петербурге.

Одновременно в Москве был организован Московский клуб мотористов.

Московский автомобильный клуб. Тридцать пять лет тому назад, в 1923 году, по инициативе ЦК профсоюза транспортных рабочих был создан Московский автомобильный клуб (МАК). Впоследствии клуб перенесся на Никитской (ныне Суворовского) бульваре. В 1941 году в связи с началом войны клуб был ликвидирован.

Начало преитворения ГАЗ.

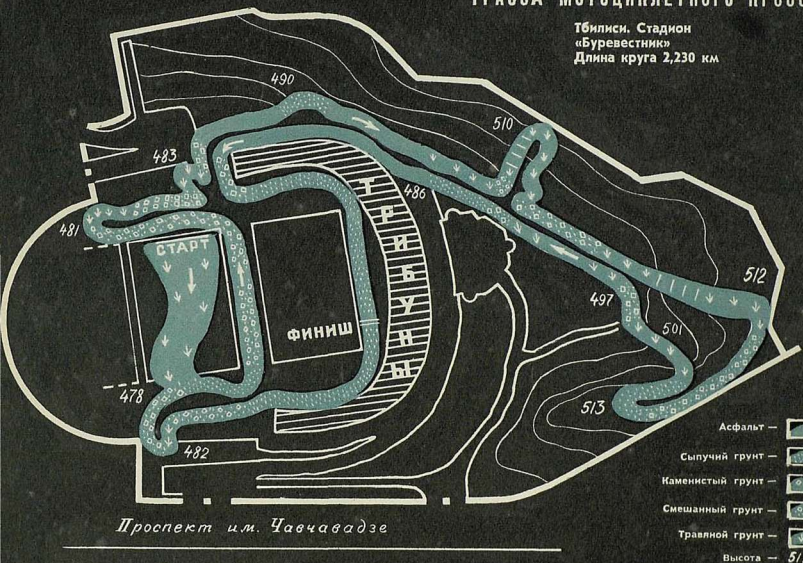
4 марта 1929 года приказом № 498 Председателя Высшего Совета Народного Хозяйства СССР В. В. Куйбышева было положено начало преитворению автомобильного завода в г. Нижний Новгород (ныне Горький).

Первый аэросанный пробег.

В марте 1929 года был проведен первый аэросанный пробег по маршруту Москва—Ленинград—Москва, протяженностью в 1400 км.

ТРАССА МОТОЦИКЛЕТНОГО КРОССА

Тбилиси. Стадион
«Буревестник»
Длина круга 2,230 км



Проспект и.м. Чавчавадзе

ТРАССЫ ДНЕВНЫХ ДОРОЖНЫХ ЭТАПОВ



