

3000
10





В этом номере вы прочтете:

**СПАРТАКИАДА
ОКОНЧИЛАСЬ**

**ПО ДОРОГАМ УКРАИНЫ
НА ТРАССЕ ФИНАЛЬНОГО
КРОССА**

**ВПЕРЕДИ
МОСКОВСКИЕ МОДЕЛИСТЫ**

**НА СОСТЯЗАНИЯХ
В ФИНЛЯНДИИ**

**ПОБЕДИТЕЛИ
«МИНСКОГО КОЛЬЦА»**

**НАГЛЯДНЫЕ ПОСОБИЯ —
СВОИМИ РУКАМИ**

**«НЕДЕЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДВИЖЕНИЯ»**

АВТОМОБИЛЬ НА ОБОЧИНЕ

**У ПОДНОЖИЯ
ПИРАМИДЫ ХЕОПСА**

На первой странице обложки: финальные соревнования Всесоюзной спартакиады по автомобильным ралли. У финишного скоростного подъема в Крыму.

Фото К. Борисова.

На четвертой странице обложки: в Куйбышеве состоялся розыгрыш личико-командного первенства РСФСР по моторкроссу, являвшийся одновременно финалом III этапа Всесоюзной спартакиады.

На снимке: на дистанции кросса.

Фото Л. Шербакова.



Мототренинговые соревнования Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта (см. статью на стр. 5).
На снимке: стартуют женщины.

Фото Г. Руфанова.



В Минске разыграно первенство СССР по автомобильной шоссейно-кольцевой гонке (см. стр. 10).

На снимке: старт гоночных автомобилей группы «Г».

Фото Ю. Клеманова.

«Неделя безопасности движения в Москве».

На снимке: сотрудник отделения пропаганды и агитации ОРУД Москвы капитан П. Лукин проводит разъяснительную беседу в 4 «б» классе 26-й школы-интерната Пролетарского района.

Фото Н. Боброва.



НАВСТРЕУ XXI СЪЕЗДУ КПСС

С небывалым воодушевлением встретил весь советский народ сообщение Центрального Комитета партии о созыве 27 января 1959 года внеочередного XXI съезда КПСС, который обсудит вопрос: «Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы».

Съезды нашей партии играют огромную роль в жизни советского общества, в его неуклонном движении вперед по пути к коммунизму. Кажется, немного времени прошло после исторического XX съезда партии, но каких выдающихся успехов добился советский народ, воплощая в жизнь его мудрые решения. За первую половину этого года в Советском Союзе добыто угля больше, чем за весь 1949 год; произведено стали столько же, а чугуна и проката больше, чем за весь 1950 год; электроэнергии больше, чем за весь 1951 год; нефти больше, чем за весь 1953 год; тракторов почти столько же, сколько за весь 1953 год.

Обильный урожай собирают в нынешнем году колхозы. Благодаря целому ряду принятых партией и правительством мер, направленных на укрепление сельского хозяйства, страна за последнее время стала неизмеримо больше получать зерна, мяса, молока и других продуктов земледелия и животноводства. Исключительно важное значение для дальнейшего развития колхозного строя и подъема сельского хозяйства имела реорганизация машинно-тракторных станций.

Получив в свое распоряжение новую технику, колхозы и совхозы стали лучше решать стоящие перед ними хозяйственные задачи. Невиданных успехов в борьбе за хлеб добились в этом году хлеборобы Поволжья, Кубани, Украины, Казахстана и других районов страны.

На основе бурного роста производительных сил, пренебрежительного развития тяжелой индустрии партия осуществляет неуклонный подъем благосостояния и культурного уровня трудящихся. Растут реальная заработная плата рабочих и служащих, доходы колхозников. Сокращается продолжительность рабочего дня, улучшается снабжение населения продовольствием и товарами широкого потребления, совершенствуется система здравоохранения и народного образования. Грандиозный размах приобрело жилищное строительство.

Мобилизуя советских людей на решение текущих хозяйственно-политических задач, партия вооружает их ясной перспективой на ближайшее будущее, показывает конкретные пути дальнейшего продвижения советского общества в коммунистическое завтра.

Раньше планы развития народного хозяйства разрабатывались на 5 лет. Теперь они подготавливаются на более длительные сроки. Недавно был принят семилетний план развития химической промышленности. Партия и правительство поставлена также задача — в ближайшие 10—12 лет покончить с недостатком жилищ. Грандиозные перспективы откроет перед советскими людьми пятнадцатилетний генеральный план развития народного хозяйства СССР. Коммунистическая партия наметила за этот срок довести выплавку стали до 400—420 миллионов тонн, чугуна — до 75—85, добычу угля — до 650—750 и нефти — 350—400, выработку электроэнергии — до 800—900 миллиардов киловатт-часов.

Планы партии советский народ считает своими планами, твердо верит в их реальность и не ищет сил для их осуществления. Их смелость и грандиозность вызывают у нас чувство великой гордости за свою Родину, за Коммунистическую партию — вдохновителя и организатора всех наших побед.

Определение контрольных цифр развития народного хозяйства на новый период и составление на этой основе семилетнего плана является важным этапом в коммунистическом строительстве, в завершении создания материально-технической

базы коммунизма, в решении основной экономической задачи — догнать и перегнать наиболее развитые капиталистические страны по производству продукции на душу населения.

Весь о съезде XXI съезда партии вызвала новый подъем политической и трудовой активности трудящихся нашей страны. Послемассово еще шире развертывается предсъездовское социалистическое соревнование: рабочие, колхозники, интеллигенция берут в честь XXI съезда новые повышенные обязательства. Так, коллектив автомобильного завода имени Лихачева взял обязательство — досрочно поставить на производство новый грузовой автомобиль ЗИЛ-157 и легковой автомобиль ЗИЛ-111. Работники завода малолитражных автомобилей в подарок съезду ежедневно выпускают по несколько сверхплановых автомобилей «Москвич-407».

Презidium Центрального комитета ДОСААФ СССР принял постановление о социалистическом соревновании в честь XXI съезда КПСС». В нем отмечается, что вместе со всем советским народом организации патриотического оборонного Общества вносят свой вклад в укрепление могущества социалистической Родины. Они увеличивают подготовку кадров для народного хозяйства всемерно развивают военно-прикладные виды спорта.

Горько одобряя и поддерживая инициативу передовых организаций Общества — оборонного коллектива Уралмашзавода, Машинской городской организации ДОСААФ Сталинской области и многих других, Презidium ЦК ДОСААФ СССР предложил республиканским, краевым, областным, городским и районным комитетам широко развернуть социалистическое соревнование в честь XXI съезда КПСС, возлагать творческую инициативу и активность досафовцев в борьбе за дальнейший подъем оборонно-массовой и спортивной работы.

В целях улучшения агитационно-пропагандистской работы по разъяснению величайших достижений нашей страны в строительстве коммунизма и в укреплении оборонной мощи Советского государства Презidium ЦК ДОСААФ СССР рекомендовал направлять в сельскую местность агитмашину, организовывать в честь XXI съезда КПСС массовые спортивные соревнования, агитпоходы, пробеги, мотопробеги, устраивать выставки технического творчества.

В реализации этого постановления важную роль должны сыграть автомобилисты Общества, многочисленные автомобильные и мотоциклетные секции, курсы, кружки. Поступающие сообщения с мест свидетельствуют о том, что автомобилисты активно включаются в социалистическое соревнование, досрочно выполняют и перевыполняют план подготовки водителей, развертывают строительство силами общественности учебных классов, спортивных площадок, организуют автомобильные и мотоциклетные агитпробеги и соревнования.

Группа сталинбадских спортсменов-мотоциклистов ДОСААФ совершила в честь XXI съезда КПСС многодневный мотопробег по дорогам Гиссарской и Вахшиской долин. В населенных пунктах спортсмены провели беседы о замечательных успехах достигнутых в развитии Таджикской ССР, о приближающемся съезде партии. Коллектив Центрального московского автомобильного клуба, досрочно выполнив план подготовки водителей, взял на себя обязательство в честь съезда провести соревнования автомоделистов. Досафовцы города Сумы своими силами досрочно заканчивают строительство мотодрома и кортодрома.

Советские люди и вместе с ними работники нашего патриотического оборонного Общества в предсъездовские дни еще теснее сплачиваются вокруг Коммунистической партии и ее Ленинского Центрального Комитета, усиливают свою политическую активность и трудовое напряжение, стремясь ознаменовать XXI съезд КПСС новыми победами на всех участках коммунистического строительства.

ЗАКРЕПИТЬ И РАЗВИТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ СПАРТАКИАДЫ

САМОЕ МАССОВОЕ СПОРТИВНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ СЕЗОНА: 14.861.000 УЧАСТНИКОВ ● НА АВТОМОБИЛЬНЫХ, МОТОЦИКЛЕТНЫХ И АВТОМОДЕЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ ВЫСТУПАЛО 78.000 СПОРТСМЕНОВ ● УСТАНОВЛЕНЫ СОТНИ ОБЛАСТНЫХ, КРАЕВЫХ И РЕСПУБЛИКАНСКИХ РЕКОРДОВ; 35 — ВСЕОБЩНЫХ, ИЗ КОТОРЫХ ЧЕТЫРЕ ПРЕВЫШАЮТ МИРОВЫЕ ● 400.000 НОВЫХ СПОРТСМЕНОВ-РАЗЯДНИКОВ, 100 НОВЫХ МАСТЕРОВ СПОРТА ● ПЕРВОЕ ОБЩЕКОМАНДНОЕ МЕСТО ЗАВОЕВАЛИ ДОСААФОВЦЫ МОСКВЫ, ВТОРОЕ — УКРАИНЫ, ТРЕТЬЕ — РСФСР.

Г. ШАТУНОВ,

заместитель председателя ЦК ДОСААФ

Закончилась Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта, проведенная Центральным комитетом ВЛКСМ и ЦК ДОСААФ СССР в ознаменование 40-й годовщины Ленинского комсомола. Пршедшая спартакиада наглядно показала, что военно-прикладные виды спорта приобретают в нашей стране широкий размах, становятся все более и более популярными среди молодежи, способствуют успешной подготовке молодых патриотов к труду и защите социалистической Родины.

Коммунистическая партия и Советское правительство продолжают неустанный заботу о развитии всех видов спорта в нашей стране. Большую роль в подготовке и успешном проведении Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи по военно-прикладным видам спорта сыграло постановление ЦК КПСС, принятое в ноябре 1957 года в связи с созывом IV Всесоюзного съезда ДОСААФ. Оно определило как одну из важнейших обязанностей оборонного Общества дальнейшее развитие авиационного, автомобильного, мотоциклетного, радиотехнического и других военно-прикладных видов спорта.

Указания Коммунистической партии, изложенные в речи тов. Н. С. Хрущева на XIII съезде ВЛКСМ, о том, что надо постоянно заботиться о Вооруженных Силах нашей страны, поощрять их лучшей молодежью, давать армии и флоту подготовленных, образованных бойцов, выдвинули перед комсомолом и ДОСААФ новые конкретные требования по улучшению воспитания и физической закалки молодого поколения.

Итоги спартакиады, посвященной 40-летию ВЛКСМ, наглядно свидетельствуют о том, что она являлась самым массовым

из всех военно-спортивных мероприятий, когда-либо проводившихся комсомолом и ДОСААФ, способствовала привлечению новых сотен тысяч юношей и девушек к занятиям военно-прикладными видами спорта, выявлению наиболее умелых, ловких и смелых спортсменов.

В соревнованиях спартакиады принимало участие около 15 миллионов человек, причем в основном виде состязаний — военно-прикладном — верховой, выдвинувшей наряду с другими нормативами и упражнениями по ПВО, участвовало более 7 миллионов молодых спортсменов. По неполным данным, более 400 тысяч участников спартакиады сдали спортивные разрядные нормы, многие из них установили новые областные, краевые и республиканские рекорды. Ряд спортсменов установил всеобщие и мировые рекорды, более 100 из них выполнили нормы мастера спорта.

Интересно привести для сравнения некоторые данные о ранее проводившихся массовых военно-спортивных соревнованиях. Так, например, в первой спартакиаде Общества, проведенной совместно с комсомолом в 1952 году, участвовало всего 1 миллион 400 тысяч человек. Во второй спартакиаде ДОСААФ, состоявшейся в 1953 году, участвовало 2 миллиона 750 тысяч спортсменов, в третьей, которая прошла в 1954 году, — около 3 миллионов 900 тысяч.

Первый этап спартакиады 1958 года начался в мае и проходил в комсомольских и досаафовских организациях учреждений, колхозов, совхозов, предприятий и учебных заведений. В этих соревнованиях мог проверить свои силы каждый желающий. Массового охвата соревнованиями первого этапа добились комсомольские и досаафовские организации Армении, Белоруссии, Украины, Узбекистана, Казахстана, Таджикистана. Организовано, с большим количеством участников прошла спартакиада в Азербайджане, Грузии, Латвии, Киргизии. Многочисленными были соревнования в областях, краях и автономных республиках Российской Федерации, особенно в Краснодарском и Красноярском краях, Московской, Амурской, Воронежской, Горьковской, Ростовской, Свердловской, Тульской, Новосибирской областях, в Башкирской и Удмуртской АССР.

Победители продолжали борьбу на районных, городских, областных, краевых и республиканских спартакиадах, которые проходили в июле и собрали до полутора миллионов участников. В финальных соревнованиях участвовало 1100 сильнейших спортсменов по всем видам спорта, входившим в программу спартакиады. По результатам финальных соревнований на 1-е место вышли спортсмены города Москвы, на второе — Украины. На третьем месте спортсмены Российской Федерации.

Эти данные не могут не радовать. Они убедительно говорят о том, что при активном участии и помощи комсомола ряды спортсменов ДОСААФ растут день ото дня, что мы располагаем огромными резервами для дальнейшего массового развития военно-прикладных видов спорта в нашей стране.

Значительный размах получил на спартакиаде и автомобильный спорт. В мотоциклетных соревнованиях участвовало более 74 тысяч спортсменов, в то время как в первом полугодии прошлого года количество участников таких соревнований не превышало 16 тысяч. Замечательно, что 50 тысяч спортсменов участвовало в мотосоревнованиях, проведенных первичными организациями, около 20 тысяч — в районах и городах. Разнообразные соревнования по мотоспорту стали проводиться значительно шире и чаще. Достаточно сказать, что мотокроссы и соревнования были проведены более чем в 700 районах и городах.

Увеличилось и количество автомобильных соревнований. Они были проведены в 60 областях, краях и республиках. Организации ДОСААФ впервые стали проводить соревнования на регулярность движения, так называемые ралли, которые приобретают все большую популярность среди наших спортсменов. Ралли успешно прошли в организациях ДОСААФ Азербайджанской, Латвийской и Эстонской ССР, в Ставропольском крае, Горьковской, Ленинградской, Новосибирской, Челябинской и многих других областях.

Свое участие в спартакиаде многие автоспортсмены успешно сочетали с большой пропагандистской работой. Комсомольцы и досаафовцы Ленинграда, например, провели семидневный агитационный автопробег по маршруту Ленинград — Псков — Рига — Парну — Ленинград. Участники пробега побывали в оборонных коллективах многих предприятий, провели беседы об автоспорте, обменялись опытом работы. В Латвийской ССР была проведена многодневная автомобильная гонка по районам республики. Комсомольцы и досаафовцы Харькова организовали и провели

автомобилей по местам боев на Курской дуге, по историческим местам обороны города-героя Севастополя.

Есть все основания считать, что спартакиада вывела на широкую арену молодой автомобильный спорт. Соревнования автомобильного спорта были проведены в большинстве союзных республик, в значительной части краев и областей РСФСР. В них участвовало большое количество автомобилистов, многие из которых получили спортивные разряды. В последнее время в связи со спартакиадой автомобильный спорт стал широко распространяться среди школьников. Это, конечно, вполне закономерное явление. Занимаясь автомобилем, юности углубляют свои знания по физике, механике, электротехнике, постигают язык технического черчения, учатся конструировать, овладевают трудовыми навыками, что весьма содействует решению задачи политтехнизации школы, приобщению детей к труду.

Успешно развивается, например, автомобилем в школах Украинской ССР. Во многих областях республики и в г. Киеве комитеты ДОСААФ и ЛКСМУ провели соревнования школьников-автомобилистов, в которых участвовало более 200 юных конструкторов. Свыше 100 школьников-автомобилистов составили и на республиканских соревнованиях. Развитию автомобилем на Украине содействует хорошая ницитариза, привлечение многих досоафовских и комсомольских организаций, газицалии, готовящих инструкторов-общественников по автомобилем у учащихся 8—9-х классов в лагерях юных техников. Таким путем в 1957—1958 годах здесь подготовлено 120 общественных инструкторов.

Всесоюзная спартакиада комсомольцев и молодежи, посвященная 40-летию ВЛКСМ, не только привела в движение миллионы школьных спортсменов, дала им возможность повысить свое мастерство, но и способствовала дальнейшему укреплению делового сотрудничества между комсомольскими организациями и оборонными коллективами, росту инициативы и самостоятельности досоафовцев. Заметно усилилась агитационно-пропагандистская работа по разъяснению целей, задач и практической деятельности ДОСААФ. Правильно поняв задачи спартакиады, многие комитеты ДОСААФ и автомобильные клубы, опираясь на активную помощь комсомольских организаций, сумели использовать ее в целях общего подъема всей работы Общества. Оживилась деятельность значительной части перечисленных организаций ДОСААФ, выросли новые десятки тысяч общественных инструкторов, созданы тысячи военных и военно-технических кружков, спортивных команд.

Общественная инициатива, трудовое участие молодежи помогли ввести в строй большое количество спортивных сооружений. Окрепла и материально-техническая база первичных организаций.

Все это вместе взятое способствовало организационному укреплению и росту рядов оборонного патристического Общества. За первое полугодие 1958 года в ряды ДОСААФ вступило почти в полтора раза больше новых членов, чем за тот же период прошлого года. Среди вступивших в ДОСААФ — более миллиона комсомольцев. При активном участии комсомола на предприятиях, в колхозах и совхозах создано 7 тысяч новых первичных организаций ДОСААФ.

Важным практическим результатом спартакиады явилось и то, что во многих областях, краях и республиках уже к 1 июля были выполнены планы по военно-массовой работе — подготовлены новые тысячи шоферов, мотоциклистов, радистов, стрелков, парашютистов и других специалистов.

Положительное влияние спартакиады на всю деятельность ДОСААФ неоспоримо и весьма ощутительно. Но организации и комитеты Общества не должны зазнаваться и самоуспокаиваться. Сейчас важнейшая задача всех коллективов ДОСААФ состоит в том, чтобы при активном участии комсомольских организаций прочно закрепить достигнутые результаты в расширении массовости военно-спортивной работы. Надо иметь в виду, что достигнутое — далеко не предел. Руководствуясь требованиями IV Всесоюзного съезда Общества, необходимо с каждым годом увеличивать количество спортсменов ДОСААФ, еще шире вовлекать молодежь в военно-спортивную работу. Следует так поставить дело, чтобы буквально в каждой организации ДОСААФ, где есть комсомольцы, молодежь, были созданы и работали спортивные команды.

Прошедшие финальные соревнования спартакиады показали беспорядочный рост мастерства спортсменов ДОСААФ. Однако нельзя забывать, что по некоторым из военно-прикладных видов спорта, и прежде всего по мотоциклетному и автомобильному, мы еще отстаем от достижений лучших за-

рубежных спортсменов. Спортивную общественность ДОСААФ не может не волновать тот факт, что за последнее время наши мотоциклисты неудовлетворительно выступили на состязаниях во Франции и Германской Демократической Республике, что некоторые комитеты Общества не уделяют внимания привлечению к занятиям автоспортом молодежи, качеству подготовки спортсменов-мотоциклистов и автомобилистов.

Из этих и других недостатков следует главный вывод: Центральному, республиканским, краевым и областным комитетам ДОСААФ надо серьезно улучшить свое руководство автоспортом, внимательно прислушиваться к голосу общественности, полнее удовлетворять запросы спортсменов, смелее опираться на опыт масс, более настойчиво растить способную молодежь.

Исключительно важную роль в дальнейшем развитии автоспорта призваны играть самостоятельные спортивные клубы. Разумеется, что к вопросу их создания нельзя подходить непродуманно, не учитывая имеющихся условий. Нужно иметь минимальную материально-техническую базу, подобрать опытные кадры, которые смогут обеспечить необходимый уровень учебно-тренировочной, воспитательной и спортивной работы. Поэтому такие автотомоклубы в первое время следует создавать только там, где хозяйственные и профсоюзные организации выделяют для них необходимые средства, где найдутся подготовленные специалисты, которые сумеют методически правильно организовать их работу. Надо также тщательно продумать и обеспечить систему бесперебойного снабжения самостоятельных автотомоклубов материальной частью, горючим, учебными и наглядными пособиями и другими необходимыми имуществом. Нельзя допустить такого положения, чтобы сначала по инициативе местных организаций был создан клуб, а потом он в течение местного времени добивался возможности приобрести мотоциклы, автомобили и т. п. Так можно с первых же шагов скомпрометировать идею самостоятельного автотомоклуба.

Разумеется, забота о материально-техническом обеспечении клуба ничего не имеет общего с предвзятым индивидуальным интересом, которые имеют место в отдельных организациях. Надо постоянно помнить, что как и весь спорт в нашей стране, автоспорт имеет самостоятельный характер и его успех во многом зависит от инициативы, активности и настойчивости самих спортсменов, от их связи с хозяйственными и профсоюзными организациями. Опыт самостоятельных автотомоклубов на Уралмашзаводе, в г. Лабинске Краснодарского края и многих других показывает, что высокие результаты добиваются только там, где к работе клуба привлечены широкие круги энтузиастов-активистов.

Важным условием развития автоспорта является также резкое увеличение количества спортивных соревнований в первичных организациях, городах и районах. Особое внимание следует уделить привлечению к участию в этих соревнованиях владельцев собственных автомобилей и мотоциклов. Следует также подумать и о широком развертывании автомобильных и мотоциклетных соревнований на звание чемпионов области, края, республики.

Пока, к сожалению, многие наши комитеты ДОСААФ крайне плохо знают людей, из которых при внимательном отношении могли бы вырасти новые мастера автоспорта.

Всечасно развивая автоспорт, добиваясь его массовости, повышения мастерства спортсменов, комитеты ДОСААФ призваны постоянно заботиться о совершенствовании воспитательной работы с автомобилистами и мотоциклистами. Надо воспитывать в наших спортсменах чувство дружбы, коллективизма, интернационального братства, высокой дисциплины и культуры поведения. Факты зазнайства, грубости, неправильного отношения к товарищам, недостойного поведения в быту должны выноситься на суд общественности, подвергаться осуждению.

Повседневно заботясь о воспитании автоспортсменов, о формировании у них коммунистического сознания, социалистического отношения к труду, высоких моральных и волевых качеств, комитеты и клубы ДОСААФ всегда найдут в этом поддержку и помощь со стороны партийных, профсоюзных и комсомольских организаций.

Подводя итоги прошедшей спартакиады в области автоспорта, комитеты и автотомоклубы ДОСААФ должны еще более сосредоточить свои усилия на том, чтобы по-настоящему выполнить одну из важнейших требований IV Всесоюзного съезда ДОСААФ — обеспечить в ближайшие годы такой рост мастерства наших спортсменов, чтобы их результаты достигли и превзошли лучшие мировые достижения.

ВТОРАЯ ПОБЕДА РАЛЛИСТОВ УКРАИНЫ

Заметки о финальных соревнованиях спартакиады

Трудно назвать какие-либо другие соревнования, которые были бы столь «неудобными» для корреспондента, как многодневные автомобильные ралли. Их ареной являются тысячекилометровые трассы, где полная остерго спортивного напряжения борьба длится несколько суток подряд, не утихая ни днем, ни ночью.

Этот сравнительно новый вид состязаний быстро завоевал всеобщее при-

знание. В нынешнем году уже было разыграно первенство СССР по ралли, а теперь они включены в программу третьего и четвертого этапов Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи. В июле прошли отборочные соревнования в областях, краях и республиках. И вот разыгрывается финал со стартом и финишем в Харькове.

Спортсменам предстоит упорная трехдневная борьба за лучшие команд-

На старте скоростного подъема экипаж № 33 (А. Невзгляд и Г. Кузменко — команда Украины), закончивший соревнования без штрафных очков.

Фото К. Борисова.

ные и личные результаты на дистанции 2560 километров. Намечены довольно высокие средние скорости: от 35 км/час в горных условиях до 80 км/час при движении по магистралям. Последний участник отправляется в дальний путь через шесть с лишним часов после первого, т. е. с разрывом около 400 км. Сделано это для того, чтобы спортсмены, выступающие на машинах разных классов и моделей, могли дружно финишировать.

У САМОГО СИНЕГО МОРЯ

Есть на побережье Крыма, примерно на полпути между Алуштой и Судаким, гора Янгураз. Шоссейная дорога выходит здесь прямо к морю, к подножию горы, а затем головоломными зигзагами круто поднимается по ее юго-западному склону. Этот подъем длиной 3200 м и был выбран для проведения скоростных состязаний.

Во второй день соревнований ровно в 8.00 к линии старта, обозначенной на шоссе широкой белой полосой, подходит первый автомобиль. Представитель технической комиссии известный гощик В. Никитин проверяет, исправны ли у него тормоза и рулевое управление, дает разрешение на участие в состязании. «Нижние» и «верхние» судьи занимают свои места. Спортсмены надевают защитные шлемы, и машина устремляется в гору.

Один за другим берут старт «Москвичи» разных моделей, «Победы», ГАЗ-69, «Волги» с нижнеклапанными и верхнеклапанными двигателями, ГАЗ-12 — всего более 60 автомобилей.

Зачет в этих дополнительных соревнованиях довольно сложный. Исходя из максимальной силы тяги на ведущих колесах при отороте передаче и полного веса автомобиля, судейская коллегия установила для машин разных классов и моделей специальные нормы времени преодоления подъема.

Секундомеры свидетельствуют, что участники легко укладываются в эти нормы. Отличный результат (3:40) показывают москвичи Ю. Лесовский и В. Ржевичский, выступающие на автомобиле «Москвич-407». Экипаж молдавских спортсменов в составе В. Собеникова и В. Сиден на «Победу» проходит дистанцию за 3:26. Еще лучшего времени добиваются представители команды Армянской ССР А. Осапян и А. Арутюнян. Их «Волга» с верхнеклапанным двигателем преодолевает подъем со скоростью, превышающей 60 км/час, за 3:11. Однако первенство остается за молдаванами, так как они превысили заданный норматив на 1:34, а армянские спортсмены лишь на 55 секунд.

Победу в командном зачете также одерживают спортсмены Молдавской ССР, выступавшие на автомобилях «Победа». Второе место занимает команда Эстонии, третье — Армения.

ЭСТОНЦЫ ЗАВОЕВЫВАЮТ ПРИЗ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

Раньше всех на площади Дзержинского в Харькове, где состоялся финиш ралли и проводились дополнительные соревнования по фигурному вождению, появился автомобиль «Победа», который вели молодые ленинградские спортсмены К. Константинов и Ф. Сму-



НА ТРАССЕ-СИЛЬНЕЙШЕЙ

ров. Им же пришлось открывать соревнования по фигурному вождению.

Смущенные всеобщим вниманием тысяч харьковчан и, конечно, еще не отдохнувшие после измучительных дорожных соревнований, спортсмены явно не справились с поставленной перед ними задачей. Сблизись с маршрута, они потеряли много драгоценного времени, а за сваленные флажки получили большое число штрафных очков.

Не очень удачными были и несколько последующих заездов. «Боксы» оказывались почему-то слишком тесными, колесные мостки чересчур узкими, а минуты и секунды короче, чем хотелось бы.

Но вот на старте автомобиль под номером 30. Он быстро отрывается от «стенки», обозначенной флажками, стремительно передним и задним ходом описывает «восьмерку», уверенно въезжает и выезжает из «боксов», на высокой скорости выполняет фигуру «три круга», безошибочно преодолевает «мостики» и точно останавливается на линии «стоп». Диктор объявляет: штрафных очков нет, время отличное — 2:55,7 и называет фамилии членов экипажа: Х. Рюотель и Я. Вланути из команды Эстонской Республики награждают мастеров вождения заслуженными аплодисментами. Несмотря на то, что в дальнейшем высокие результаты показали еще несколько экипажей, время, показанное экипажем под номером 30, улучшить никому не удалось.

Успешно выступали и другие спортсмены Эстонии. Набрав 271,1 очка, они заняли первое командное место и завоевали приз журнала «За рулем».

ПОБЕДИТЕЛИ

Однако судьба глазного командного приза так же, как и победа с личным зачетом, решалась не на склонах горы Янтурас и не на асфальте площади Державинского, а на трассе дорожных соревнований. Здесь все дни работали 33 заранее объявленных и секретных пункта контроля времени. На каждом из них судьи со скрупулезной точностью фиксировали в протоколе и карточке участника, когда он прибыл в тот или иной пункт и как выдерживает заданный график. На страже безопасности движения по всей трассе стояла дорожная милиция.

Соревнования по фигурному вождению были еще в разгаре, когда секретариат судейской коллегии приступил к обработке материалов для выявления победителей по главным и решающим показателям — результатам дорожных испытаний.

Оказалось, что из 55 финишировавших в Харькове экипажей 19 закончили соревнования на регулярности движения без штрафных очков. В числе их были еще четыре экипажа команды Украины. Это результат не удалось повторить ни одной из 10 других команд, участвовавших в ралли. Таким образом, украинцы неизменно от исхода дополнительных соревнований были по праву признаны победителями. Спортсмены УССР, выигравшие, как известно, первенство Советского Союза, доказали, что они являются сильнейшими раллистыми странами.

Команда победителей Всесоюзной спартакиады комсомольцев и молодежи выступала в следующем составе: В. Ро-

мов (мастер спорта), С. Ткаченко, Н. Гирич (первозразрядники), М. Политашин, Ю. Земцов, Н. Шевцов (спортсмены второго разряда) и Г. Кузнецов.

Второе место заняла команда Эстонской ССР (22 штрафных очка), третья — команда Белорусской ССР (37 штрафных очков), четвертое — команда Молдавской ССР (58 штрафных очков). Пятое место осталось за дружным коллективом спортсменов Узбекской ССР. В личном зачете звание победителей спартакиады завоевали: по группе автомобилей «Москвич 400-401» — Ю. Логвиненко и П. Владимирович (УССР), по группе автомобилей «Москвич 412» — В. К. Егоров и В. А. Егоров (Москва), по группе автомобилей М-20 и ГАЗ-69 — А. Бушманис и А. Карамышев (Латвийская ССР), по группе автомобилей «Волга» и ГАЗ-12 — С. Ткаченко и Н. Гирич (УССР).

ОБИДА ГУРГЕНА АРУТЮНЯНА

Команда Армянской ССР заняла на соревнованиях последнее место. Но для ее экипажа заслуживают того, чтобы рассказать о них особо.

Случилось так, что к исходу первой половины соревнований член экипажа машины под номером 25 В. Никот-ян серьезно заболел и был отправлен в больницу. Другой член этого экипажа Гурген Арутюнян, зная, что сойт с дистанции — значит принести своей команде сотни штрафных очков, продолжал вести автомобиль один. Самостоятельно преодолевая усталость, он находился за рулем более суток, успешно финишировав, выполнив управление по фигурному вождению и с чувством исполненного долга поставил машину в парк.

Но на следующий день выяснилось, что еще в самом начале соревнований экипаж этого автомобиля нарушил условия ралли: подвез с пункта КВ-3 до места заправки автомобилей одного паренка из обслуживающего персонала. Причем он был взят в машину без какого-либо умысла, на глазах у судей и через два километра высажен на пункте ГСМ.

Судейская коллегия насчитала команде Армении 300 штрафных очков. Мы далеки от мысли оспаривать это решение. Но думается, что судьи должны иметь право не только «карать» спортсменов за нарушение правил, но и поощрять их за проявление высоких морально-волевых качеств.

Не менее поучительным, особенно для молодых спортсменов, является другой случай нарушения правил. Отлично взяв старт, водитель машины под номером 31, спортсмен второго разряда Т. Тигранян дал продолжительный сигнал и двинулся в путь. Сигналы в данных условиях не было никакой необходимости. Это произошло, можно сказать, от избытка чувства. И судьи вполне справедливо тут же записали экипажу два штрафных очка. В дальнейшем за весь период соревнований экипаж не получил ни одного замечания и больше не штрафровался. Но это не помогло. В личном зачете спортсмены оказались во втором десятке, тогда как без этого нелепого нарушения они попали бы в призовую тройку.

Харьков.

Б. КУЗНЕЦОВ.

Необычно выглядело обещание Куйбышевского индустриального института в первых числах сентября. В коридорах, комнатах, вестибюле слышалась русская, армянская, литовская, грузинская, украинская речь. Здесь обрусели посланцы 15 союзских социалистических республик — победители мотоциклетных соревнований 3-го этапа спартакиады по военно-прикладным видам спорта, команды гг. Москвы и Ленинграда.

Многие гоночники знают друг друга. Они уже не раз мерились силами на кроссовых трассах. Но есть и молодые спортсмены, которые впервые участвуют в таких больших и ответственных соревнованиях. Трудно предсказать, кто первым пересечет линию финиша, какая команда получит наименьшее количество очков. Ведь и молодене уже успела показать хорошие результаты на прошедших республиканских кроссах.

ПЕРВЫЙ СТАРТ

В нескольких километрах от Куйбышева есть живописное место, названное жителями города «Дубовой рощей». Над крутыми склонами огромного озера возмущаются многолетние дубы, кустарники. Сюда и приехали заместители главного судьи В. Шароноз и начальники дистанции И. Иноквазов, чтобы разметить трассу предстоящего кросса. В сапогах и брезентовых куртках, с кувалдой, колбасками и планшетом в руках, они больше напоминали геологов, чем спортсменов. Дело осложнялось тем, что необходимо было предусмотреть запасной вариант трассы, так как при сухой погоде часть подмылов и спусков была вполне преодолима и безопасна для гоночников, а во время дождя эти участки становились непроходимыми.

...Но вот настал день начала соревнования. Главный судья генерал-полковник С. М. Штеменко дает команду поднять флаг. Взмахивает красное полотнище с золотым сердцем и молотом. Звучит Гимн Советского Союза.

На старт вымываются женщины. Им предстоит пройти дистанцию 40 километров — 10 кругов. Спуск, подъем, крутой поворот, снова спуск. Вперед вырываются первозразрядница Р. Ивоина, мастера спорта В. Лапина, О. Киндрик, Н. Шерпаова, Л. Трацеская. Началась борьба за лидерство между латвийской гонощицей В. Лапина и представительницей Украины О. Киндрик. Несколько кругов впереди идет спортсменка Украины. Но вот Лапина, энергично и быстро преодолев несколько подъемов, обходит соперницу. К тому же украинский спортсменке не повезло: при выходе с круга на финишную прямую у ее мотоцикла заглох мотор. Оставшиеся до финиша метры Киндрик пришлось вести мотоциклу в руках. Несмотря на это, ей удалось закончить дистанцию второй. Вслед за ней на финише была киргизская спортсменка Н. Шарпаова.

ПУТИ ПРЯМЫЕ И... ОБОХДНЫЕ

Среди юнойшей первой пересек линию финиша украинский гонщик В. Горбань. Боевладельцы и участники поздравляли его с победой. Однако поздравления оказались преждевременными. Судьи на трассе доложили, что В. Горбань решил применить свой, облегченный метод спортивной борьбы — два круга подряд он обезжал наиболее трудные участки... по укатанной автомобильной дороге. К сожалению, беспорочное решение судейской коллегии о снятии гонщика с соревнований было встречено на штыки представителем команды Украины т. Рекк. С запальчивостью, доводя до лучшего применения, он пытался объяснить нечестное поведение Горбая его молодостью и... вопиением. В связи с этим уместно вспомнить, что и на недавних автомобильных соревнованиях в Ростове т. Рекк требовал от судейской коллегии «нарушить положение» в пользу представляемых им моделистов.

Победителем в этом заезде оказался Калле Ваадерласс. Юноша начал заниматься мотоспортом зимой текущего года. Правда, водить мотоцикл он научился значительно раньше. Калле часто смотрел, как тренировался и готовился к соревнованиям его старший брат мастер спорта В. Ваадерласс, выступавший в классе машин до 350 см³. При розыгрыше первенства г. Таллина Калле занял 4-е место, а в республиканских соревнованиях 3-го этапа обогнал всех юных гонщиков Эстонии.

Вторым к финишу пришел туляк Ю. Зеленин, третьим — П. Бутюгов.

Не позволю в этих соревнованиях победителем первенства Российской Федерации П. Абрахамову. Когда до финиша оставалось два круга, он попытался обогнать лидера, но упал и при этом потерял много времени.

Борьба обостряется.

Фото автора.



Последними стартовали мужчины на мотоциклах с рабочим объемом двигателя до 125 см³. Гонщики должны были пройти 15 кругов (60 км). Быстрее всех закончил дистанцию мастер спорта ленинградец В. Генералов; немного отстав от него, финишировали Г. Моисев (Украинская ССР) и представитель Российской Федерации В. Шушманов.

Обидная неудача постигла пераэрорядяника, аспирантика Серпуховского автомотоклуба А. Гаврикова. Он уверенно принял старт и шел впереди все время кругов. Но на девятом круге у его мотоцикла произошел разрыв цепи, и через четверть часа, гонщик сумел прийти к финишу лишь семнадцатым.

ВПЕРЕДИ ЛЕНИНГРАДЦЫ

Особенно острая спортивная борьба развинулась на следующий день — между гонщиками, выступавшими на мотоциклах в классе до 350 см³.

Перед стартом всю ночь шел дождь. Не прекратился он и на следующий день. Трасса «раскисла», и только большое мастерство, выносливость, физическая закалка спортсменов могли обеспечить победу. Многие предсказывали еще уфимскому гонщику, победителю третьего этапа Ю. Дудорину. Но у него были серьезные конкуренты: одноклубник Б. Самородов, ленинградцы А. Дежинов и С. Кадушкин, таллинец В. Ваадерласс, рижанин Р. Решетник.

Наблюдая, как спортсмены преодолевали подъемы и спуски, борются буквально за каждый метр трассы, кто-то из боевладельцев назвал ее трассой сильных. Это действительно было так. 15 кругов подъема и спуска, резкие повороты, высокие участки, высокие стволы деревьев требовали от гонщиков большого мастерства и максимум внимания.

Впереди шли Дудорин и Самородов. С каждым кругом расстояние между ними сокращалось. Когда большая часть дистанции осталась позади, Самородов захватил инициативу и удерживал лидерство до конца круга. Дудорин окончил дистанцию вторым, третье место завоевал А. Дежинов.

В классе машин до 500 см³ лучших результатов добился латвийский гончик А. Страус. Мастер спорта Н. Новохацкий (Украинская ССР) переназначал в классе мотоциклов до 750 см³.

В заключение соревнования разыгрывалось личное первенство среди водителей мотоциклов с коляской. Экипаж известных советских гонщиков Е. Кошлатова и И. Хохлова лидировал почти все гонку, но на одном из последних кругов машина вышла из строя, и они пришли к финишу вторыми, уступив первенство П. Волчевиичу и Б. Филиппову.

...Вечером в просторном зале Куйбышевского дома обороны главный секретарь судей первой категории В. Стеллиферовский объявил решение судейской коллегии по итогам командного первенства.

Первое место завоевала команда Ленинграда в составе К. Востраховой, В. Дектарева, В. Генералова, А. Дежинова и С. Кадушкина. Команда Латвийской ССР заняла второе место. На третьем месте — гонщики Киргизии.

Приз журнала «За рулем» — мотоцикл К-125 был передан команде Ленинграда.

Куйбышев.

Г. РУФАНОВ.

УРОКИ

В Куйбышеве в конце августа и первых числах сентября были проведены большие соревнования по мотоциклетному спорту, посвященные 40-летию ВЛКСМ, — первенство Российской Федерации и финал спартакиады по военно-прикладным видам спорта.

Результаты кроссов убедительно говорят о возросшем мастерстве гонщиков. Несмотря на то, что соревнования проходили на сложной укороченной трассе, с резкими спусками, подъемами и поворотами, большинство гонщиков добились высоких спортивных результатов.

Особенно отродно отметить, что в ходе соревнований выявились много талантливые молодежи. Такие способные спортсмены, как А. Гавриков (г. Серпухов), Е. Власов и Ю. Зеленин (г. Тула), Р. Абрахамов (г. Иркутск), П. Ионович (г. Мытищи), Р. Васильев (г. Новосибирск), К. Востракова (г. Ленинград), и другие при серьезной тренировке в скором времени смогут стать достойной смелой признанным мастером мотоциклетного спорта.

Мне как заместителю главного судьи соревнований, проведенных в г. Куйбышеве, нельзя, однако, умолчать о недостатках, которые имели место при организации кросса.

Прежде всего надо отметить, что как представители, так и участники соревнований, принимавшие участие в организации кросса в г. Куйбышеве было выбрано неудачно.

Проведение финала спартакиады в Куйбышеве, безусловно, накладывало большую ответственность на областные комитеты ДОСААФ и ВЛКСМ. Как ни странно, работники областного комитета комсомола не приняли участия в организации соревнований, больше того, их даже не было в числе зрителей. Председатель областного комитета ДОСААФ т. Л. Сушко был назначен директором соревнований. Надо признать, что, несмотря на достаточный для подготовки соревнований срок, дирекция не справилась со своими обязанностями. Спортменам был предоставлен совершенно необорудованный парк. Вечерами приходилось работать в темноте — не было освещения, негде было помыть мотоциклы, отсутствовала электросварка. Все дни соревнований из рук вон плохо ра-

В честь сорокалетия

Сорокалетию комсомола посвятили спортсмены Нижнего Тагила свой недавний мотоцикл. В нем приняли участие гонщики различных коллективов соседних уральских городов. Трасса проходила по сильно пересеченной местности. Даже дождь не помешал юным тагильчанам прийти на соревнования, чтобы посмотреть, кто же обедит у упорной борьбе, разнервнувшись на трассе. Дистанция для мужчин составляла 40 км, для женщин и юношей — 20. В команду входило 4 спортсмена. Победителями стали спортсмены Нижне-Тагильского автомотоклуба ДОСААФ. В

ФИНАЛА

Нам довелось участвовать во вторых Всесоюзных соревнованиях по автомобильному спорту. Они проводились в Ростове-на-Дону и были финальными в спартакиаде комсомольцев и молодежи.

ботал транспорт, перевозящий спортсменов от общежития к парку и на трассу. Дирекция не позаботилась и об охране трассы — пропадали стрелки, флажки и другое оборудование.

Очень плохо обстояло дело с формированием судейской коллегии. Судей в Куйбышеве почти нет, и к судейству 3-го этапа пришлось привлечь лиц, не имеющих достаточной квалификации. Казалось бы, что те немногие опытные местные судьи, которые были привлечены к участию в соревнованиях, должны были чувствовать особую ответственность. К сожалению, судьи гг. Деллоз, Беркович работали спустя рукава.

При подготовке к финалу спартакиады все эти недостатки, конечно, можно было устранив.

Несколько слов о представителях-тренерах. Большинство из них были действительно советниками, старшими товарищами спортсменов. Но наряду с эти отдельные представители, очевидно, считали поездку в Куйбышев только приятной прогулкой. Например, представитель Армянской ССР даже не был на ознакомлении с трассой. Не помогли своим командам подготовить мотоциклы к предстоящему кроссу, не дали дельных советов, как лучше преодолевать препятствия трассы, представители-тренеры Туркменской, Грузинской союзных республик. Не случайно, что гонщики этих команд заняли в финале последние места.

Мы думаем, что на такие соревнования целесообразно приглашать и представителей заводов, выпускающих мотоциклы, так как во время кросса наиболее полно выявляются конструктивные достоинства и недостатки машин.

В проект нового комплекса ГТО сейчас включен норматив по мотоциклетному спорту. Это значит, что количество спортсменов, которые смогут принять участие в интересных мотоциклетных соревнованиях, значительно возрастет. Хотелось бы, чтобы организационные неудачи, которые были в Куйбышеве, не повторялись при организации как больших, так и маленьких соревнований.

Б. ВОСКРЕСЕНСКИЙ,
судья всесоюзной категории.

Куйбышев.

КОМСОМОЛА

личном зачете среди женщин победила спортсменка 3-го разряда Т. Денисова (Урлагазово), среди юношей — В. Анугин (Н.-Тагильский АМК). В классе мотоциклов до 350 см³ первым финишировал перворазрядник Н. Лешаоза (Н.-Тагильский АМК).

Мы с радостью отмечаем, что мотоциклетный спорт в Нижнем Тагиле — городе чугуна и стали — с каждым месяцем принимает все более широкий размах.

Т. ЛЕОНТЬЕВА,
тренер Нижне-Тагильского
автомоблюба ДОСААФ.

На ростовском треке встретились спортсмены многих союзных республик, Москвы и Ленинграда. К сожалению, ленинградцы ограничились посылкой на состязания лишь двух моделей, из которых попытались выступить только один, да и то неудачно. Плачевно выглядела и команда Армянской ССР. Их спортсмены не ходили на тренировки, модели носили за пазухой, сохраняя тайну. Но когда начался соревнование, из восьми участников сумел выступить только один. Так и остался для всех загадкой: зачем приехала эта команда из Еревана в Ростов?

Но это лишь отдельные досадные недочеты, которые, конечно, не могут затмить большого значения прошедших соревнований. Надо прежде всего отметить, что по сравнению с прошлым годом количество участников возросло почти вдвое. Многие из представленных моделей отличались оригинальностью конструкции. На первых Всесоюзных соревнованиях скорость моделей не превышала 70 км/час. На этот раз скорость, показанная моделями, перевалила за 100 км/час.

Несколько слов о ходе самих соревнований.

Вначале лидировала команда РСФСР. Следом за ней шла команда Москвы, а успешно выступившие в прошлом году спортсмены Украины находились на седьмом месте. Победа А. Суханова (Москва) и неудача К. Левкоича (РСФСР) — оба выступали в классе полумаяков до 1,5 см³ — привели к перераспределению мест. Команде Российской Федерации пришлось уступить первенство москвичам. В дальнейшем Украина не удалось оттеснить команду РСФСР на третьем месте, а самой занять второе.

Нам бы хотелось рассказать в этой статье о некоторых конструктивных особенностях моделей, представляющих, на наш взгляд, интерес.

Модели Украины и Москвы выгодно отличались обтекаемыми формами кузовов и быстродходностью. При этом надо заметить, что украинские модели классов 2,5 и 5 см³ имели форму скорее не гоночных, а спортивных машин.

Интересны модели В. Булыгина и В. Енина. Конструкции подвесок ведущих колес их моделей привлекали всеобщее внимание: обладая отличной амортизацией, они на много снижали пробуксовку колес на буграх ростовского трека, но, по нашему мнению, конструкция эта не имеет будущего. Спыт моделистов зарубежных стран и выступление наших спортсменов на стадионе имени В. И. Ленина в Москве (оно состоялось после соревнований в Ростове) подсказывают, что надобность в сложных конструкциях подвески отпадает, как только советские автомоделисты получат хороший трек. Конструкция V-образная подвеска из стальной пластинчатой пружины, имеющая меньшее лобовое сопротивление, чем любая другая конструкция, дает отличные результаты. Моделистам остается только поработать над правильным распределением тяжести между осями и эластичностью шин.

Невыгодным оказалось и литое шасси в модели В. Енина. Оно полностью от-



ВСТРЕЧИ НА МОДЕЛЬНОМ ТРЕКЕ

Заметки участников

вибрации, и Енин не смог в дальнейшем выступать.

Модели нашей, московской команды отличались от других высокими стартовыми качествами. Сказались и преимуществами жесткой передачи по сравнению с центробежной муфтой, которая в прошлом году привлекла большое внимание к моделям украинских спортсменов. Конструкция муфты обычно сложна и ненадежна. Спортсмены прибалтийских республик и ленинградцев Е. Гусев, на моделях которых были установлены такие муфты, не показали хороших результатов. Моторы их моделей глохли при старте от резкой перемены нагрузки, так как не имели достаточной мощ-

ности. Для двухминутных гонок так же можно вообще не проводить. Пока их заведут — время уже уйдет.

Автомобелистам следует еще много поработать над подбором правильного соотношения шестерен. Тогда запуск моделей станет надежным и легким. Последнее особенно важно. Ведь при международных встречах на запуск модели отводится всего две минуты, а не пять, как было в Ростове.

Как и в прошлые годы, больше всего хлопот было у спортсменов, представивших пятикубовые модели. Доводка пятикубовых моторов сложна и еще плохо освоена моделистами.

Слабым местом пятикубовых моделей украинцев была крепление шки. Не выдерживая центробежной нагрузки, они вылетали из шайб. На модели этого класса надо, видимо, ставить распорные кольца. Они надежно удерживают шкины в шайбах. Поскольку скорости моделей из года в год будут возрастать, можно рекомендовать установку распорных колец на моделях всех классов.

Внимательно ознакомившись с устройством кузовов моделей, участвовавших в соревнованиях, можно порекомендовать товарищам изготавливать кузова методом давления из органического стекла или путем склеивания из капрона. При этом можно совместить хорошую обтекаемость с красотой отделки. Таким методом были выполнены кузова моделей Москвы, которые на стендовых испытаниях получили высокие оценки и завоевали приз журнала «Техника — молодежи».

Нельзя не отметить, что на результаты состязаний повлияла и нечеткая работа судейской коллегии. Правда, опыт у наших судей невелик — соревнования моделистов проводятся сравнительно недавно. Но и все-таки можно было бы избежать многих досадных «накладок».

Техническая комиссия при стендовом осмотре не имела подробной инструкции по оценке модели. Это приводило к разногласиям и протестам. Вопреки положению о соревнованиях судейская коллегия допустила к участию модель с открытым цилиндром, уступив настояниям представителя команды Украинской ССР А. Река. Хронометраж не производился с точностью до сотых долей секунды, как это положено, поскольку хронометристы располагались не у самой линии старта-финиша.

И последний, но, пожалуй, самый главный вывод из прошедших соревнований состоит в следующем. Всем известно, что трек должен быть абсолютно ровным, и представлять собой бетонное кольцо с электрическим кордовым устройством в центре. А что мы имели в Ростове? Какую-то кривосную трассу, на которой даже тяжелые модели нередко переворачивались. Кордовое приспособление было сделано неграмотно, имело большое круговое сопротивление, что снижало скорость моделей.

Автомобельный трек — это не автомобиль. Построить его не так уж сложно. Но, видимо, этот вопрос, столь важный для всех моделистов, мало беспокоит тех, кто призван руководить столь интересным и полезным видом спорта.

А. ДАВЫДОВ, С. КАЗАНКОВ,
победители финальных соревнований спартакиады.



В августе четыре новых «Москвича» модели 407 выехали из Москвы по направлению к Ленинграду. Автомобили были дополнительно оснащены фарми-искателями и желтыми противотуманными фарами. Кроме того, обращали на себя внимание международные номерные знаки серии «АВ» и таблички с буквами «СУ», как принято за рубежом сокращенно обозначать Советский Союз.

На всех остановках возле автомобилей собирались люди. Многие расспрашивали о назначении специальных приоров, предохранительных ремней и т. п. Все казалось необычным. Но по сути, необычным был и сам путь следования «Москвичей». Они направлялись в Финляндию, где советские спортсмены должны были впервые принять участие в международных автомобильных соревнованиях.

ТРУДНЕЙШИЕ В ЕВРОПЕ

«Ралли 1000 озер» — так называются в Финляндии крупные лично-командные соревнования автомобилистов различных стран, проводимые по календарю ФИА. Одновременно при этом разыгрывается традиционный матч между Финляндией и Швейцарией.

Личные результаты в этом сложном состязании определяются как по классам автомобилей, так и по общему зачету, который выявляет абсолютного чемпиона ралли. Командное первенство разыгрывается не по странам или клубам, а только по маркам автомобилей.

«Ралли 1000 озер» относится к соревнованиям очень трудным, пожалуй, наиболее трудным из всех европейских соревнований на регулярность движения.

Интересны условия проведения этих ралли. Трасса соревнований наносится на кальку без названия дорог и населенных пунктов. Сообщается она участникам лишь за восемь часов до старта. К этой схеме трассы спортсмены сами должны подобрать соответствующую карту Финляндии. Схема накладывается на карту, и только тогда можно начать изучение маршрута.

Общая протяженность маршрута составила около 1600 км. На нем располагалось 11 контрольных пунктов времени (КВ), 20 скоростных участков (для скоростных гонок), 3 испытания на подъем (скоростная гонка), испытания на шпородроме (кольцевая гонка) и 2 испытания на фигурное вождение (скоростное вождение различных фигур). Как оказалось впоследствии, было организовано еще 4 секретных контрольных пункта.

Трасса проходила главным образом по дорогам местного значения, а все скоростные участки протяженностью от 1 до 8 км — по лесным односторонним дорогам без покрытия.

Скоростные участки требовали огромного напряжения и большого мастерства участника, высокой динамичности и устойчивости автомобиля. Лесные дороги извилисты и узки, с каменными глыбами на обочинах, с крутыми поворотами, подъемами и спусками.

«МОСКВИЧИ» ВЫДЕРЖАЛИ ИСПЫТАНИЕ

Финские и шведские гонщики хорошо затренированы на дорогах такого типа. И выступают они как правило, не на стандартных серийных автомобилях, а на улучшенных моделях, выпущенных сравнительно небольшими сериями. Например, шведский автомобиль «Волво-ПВ 444-04», выступавший в одном классе с «Москвичом-407», имеет двигатель мощностью 85 л. с. и 4-ступенчатую коробку передач.

Победитель соревнований должен набрать наименьшее количество очков. Штрафные очки начисляются за опоздания или опережение графика основных дорожных соревнований. Учитывалась также общая сумма времени (в секундах) прохождения скоростных участков, подъемов в гору, спусков и фигурных испытаний. Невыполнение фигур тоже вело к штрафу.

В отличие от наших соревнований каждый участник «ралли 1000 озер» получал основной график движения, который не изменялся в процессе соревнования, и в случае опоздания гонщика на контрольный пункт новый график не устанавливался. Таким образом, при опоздании можно получить штрафные очки на каждом последующем пункте КВ. На секретных пунктах фиксировалось только опережение графика.

Еще в Москве, изучая положение соревнований и правила движения по Финляндии, наши спортсмены почувствовали, что им будет нелегко. Эти опасения усилились во время тренировок по городом Ювскюла. К тому же финны «усложнили» нас: «Иностранцы почти всегда сбиваются с трассы».

Однако советские спортсмены оказались на высоте и сумели провести свои автомобили почти без ошибок. Ознакомившись на месте с конкретной обстановкой, наша команда разработала правильную тактику и поэтому смогла вести успешную борьбу за победу. В умах рух советских гонщиков «Москвичи» показали себя как прочные и надежные автомобили.

Особенно тяжело пришлось вначале. Стоял сильный туман. Ночью, находясь на последнем пункте КВ первого круга и видя, как опаздывают многие известные гонщики Финляндии и Швеции, в том числе победитель прошлых лет соревнований Карлсон, я понял, какое напряжение требуется от наших спортсменов, чтобы прийти сюда в срок. С замиранием сердца вглядывался я в туману, ожидая наших.

И вот, точно по графику, из тумана показался первый «Москвич». Через две минуты должен быть второй, но... его нет. Несколько тревожных мгновений, и наконец, остальные три автомобиля с очень небольшим опозданием один за другим подошли к контрольному пункту. Оказалось, что пришлось лишь немного поплутать на улицах незнакомого города за 200 метров от КВ. А между тем некоторые иностранные спортсмены заблудились настолько капитально, что даже выехали из соревнований.

47 ИЗ 67

В соревнованиях принимали участие 67 экипажей — Швеция, СССР, Норвегия, Западной Германии и ГДР — на автомобилях различных марок. Тут были и французские «Пежо», «Панар-Дино», «Симка», «Рено-Добби», «Ситроен 2С», «Ситроен ИИ-19», итальянские «Альфа-ромео», «Фиат-1100», немецкие «Борвард-Изабелла», «Мерседес-220», «Готтмобил», «ДКВ-Друна» и «Фольксваген», английские «Ягуар», «Форд», чехословацкая «Шкода-445», шведские «Вольво-444» и «Сааб-93» и др. Одна из команд Финляндии выступала на автомобилях «Волга».

В советскую команду входили Ю. Чанров, Е. Верехов, В. Орлов, А. Пониковкин, Б. Ковен, Л. Гивартовский, К. Панютин и Г. Клипшювичев. Выступали также на четырех автомобилях «Москвич-407».

В результате трехдневной спортивной борьбы полностью закончили дистанцию лишь 47 автомобилей. Из 20 нешедших двари, остались на трассе, 3 выехали из соревнований, заблудившись на маршруте, а 4 опоздали к месту старта.

Абсолютными победителями оказались представители Финляндии О. Коллала — Е. Коллала, выступавшие на автомобиле «Альфа-ромео». В командном зачете места распределялись так: 1-е место — «Шкода-445» (Финляндия), 2-е место — «Борвард» (Финляндия), 3-е место — «Москвич-407» (СССР) и 4-е место — «Сааб-93В» (Швеция).

Только три команды («Шкода», «Волга» и «Москвич») финишировали в полном составе. Из команды Ситроен не дошел до финиша ни один автомобиль. Среди

Победители соревнований О. Коллала и Е. Коллала (Финляндия).

советских гонщиков лучший результат показал экипаж в составе В. Орлова и К. Панютин, который был награжден специальным призом.

ПРЕДСТОЯТ НОВЫЕ ВСТРЕЧИ

Участие советских автомобилистов в «Ралли 1000 озер» нашло широкий отклик в финской печати и вызвало большой интерес со стороны автомобильной общественности Финляндии.

В дружеских беседах с советскими автомобилистами финские спортсмены высказывали пожелание установить более тесный контакт и сделать несколько конкретных предложений.

Финские спортсмены изъявили готовность принимать участие в соревнованиях, проводимых у нас. Так, намечено организовать матчевую встречу в Ленинграде по кольцевым гонкам на автомобилях III формулы (до 500 см³).

Первый выезд советских автомобилистов на международные соревнования позволяет сделать вывод о том, что наши спортсмены имеют достаточную квалификацию и могут с успехом выступать на таких соревнованиях. Однако для этого наши соревнования необходимо еще больше приблизить к условиям проведения их за рубежом, сделать сложнее и разнообразнее. Нужно резко увеличить количество соревнований, чтобы гонщики имели возможности для тренировок. Наконец важно решить вопрос о выпуске автомобилей с более высокими динамическими качествами, с 4-ступенчатой коробкой передач, обладающих хорошей устойчивостью на поворотах при движении с большой скоростью.

Л. АФАНАСЬЕВ,
член жюри международных соревнований «Ралли 1000 озер».

В СТРАНАХ НАРОДНОЙ ДЕМОКРАТИИ

БОЛЬШОЙ ПРИЗ ГДР

Всеобщий союз германского моторного спорта, улучшающий в конце прошлой зимы соотношение со стороны ФИМ и ФИА, учредил недавно, с разницей в несколько дней, Большой приз ГДР. В конце августа 1968 года состоялся первое крупное международное соревнование на этот приз, в котором участвовало значительное количество участников из-за рубежа и более 200 зрителей.

Гонки проходились на мотоциклах классов до 125, 250, 350 и 500 см³, трехколесных мотоциклах до 500 см³ гоночных автомобилях III формулы, спортивных автомобилях с рабочим объемом цилиндров до 1000 см³, а также на туристских автомобилях. Для участия в соревнованиях съехались гонщики 4 континентов, в том числе такие известные, как Таверн (Швейцария), Гальтмейер (ФРГ), Хинтон (Австралия), Счастин (Чехословакия), Дин Дэйл (Англия), Курш (Англия), Райбер (Икво-Африканский Союз), Линклов (Финляндия), Востан (Венгрия), Монтань (Франция) и др. Многие гонщиками ГДР, среди которых лишь некоторые (Дегнер, Фюгнер и Музюль) имели известность последних лет, предстоит выдержать трудное испытание.

Следует сказать, что спортсмены Германской Демократической Республики с честью выдержали это испытание. Не говоря уже о блестящем успехе мастеров спорта Эриста Дегнера и Хорста Фюгнера, завоевавших Большие призы соревнований на мотоциклах классов до 125 см³ и 250 см³, уверенную победу на серийных спортивных автомобилях с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1000 см³ одержал представитель ГДР

Рюдигер. На автомобиле «Вартбург» он прошел дистанцию 220 км (15 кругов) со скоростью 43,65 км/ч со скоростью 101,23 км/час.

Особенно примечательна победа Хорста Фюгнера в классе мотоциклов до 250 см³. Он проехал дистанцию 103 км (12 кругов) со средней скоростью 134,18 км/час. В классе же мотоциклов до 125 см³ Фюгнер занял второе место, вслед за Эристом Дегнером.

Соревнования на мотоциклах в классе до 350 см³ проходили в острой борьбе между Таверн (Швейцария), Счастин (Чехословакия) и Эриком Хинтоном. Победил Таверн, а Счастин занял второе место, опередив Хинтона, Гальтмейера, ан-

личина Вроуна и др. Австралийцу пришлось довольствоваться третьим местом и в классе до 500 см³, где уверенно победу одержал Дэйл. Гонки на автомобилях III формулы, проводившиеся на дистанции 87,9 км (10 кругов), выиграл финн Линклов со средней скоростью 130,8 км/час. Второе место занял представитель Чехословакии и большинство других участников, выступал на автомобиле «Купер». Спортсмен ГДР Мелькус, шедший на машине собственной конструкции, занял 8-е место — выше ряда гонщиков из Англии и Дегнера.

Розыгрыш первого Большого приза ГДР явился крупным событием в спортивной жизни республики и выявил реальные возможности успешной выступления спортсменов ГДР в крупных международных соревнованиях.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ ЧЕХОСЛОВАКИИ

На всемирно-известной кольцевой трассе в районе Брно недавно был разыгран в восьмой раз Большой приз Чехословакии по мотоциклетному спорту. Эри мексиканские соревнования привлекли гонщиков из разных стран и свидетельствуют о больших успехах спортсменов стран народной демократии.

В классе мотоциклов до 125 см³ первенство одержали представители Эриста Дегнера и Хорст Фюгнер, оставшиеся позади себя лучших гонщиков Западной Германии, Чехословакии и Венгрии. В классе до 250 см³ победил чех Вратон. Представитель ФРГ Гальтмейер равню на 5 секунд. Побойд чех Счастин окончилась напряженная гонка на мотоциклах классов до 350 см³, причем на втором месте был гонщик

из Южной Родании Хонкин, а на третьем — австралиец Гарри Хинтон. Англичанин Дин Дэйл выиграл гонку на мотоциклах в классе до 500 см³, опередив представителя Австрии Герольда Клингера, австралийцев Гарри и Эрика Хинтона и представителя Южной Африки Динса Редмана.

В гонках мотоциклов до 125 см³ классика (до 500 см³) первой была смешанная партия Гальтмейер (Швейцария и ФРГ), но зато последующие гонки выигрывали гонщики ГДР (Рихтер — Клим и Вагге — Якоби), опередив австрийца Гриммуса и Заммера.

В международном прессе отмечено, что трасса в Брно является труднейшей в Европе. Ее протяженность 7,8 км насчитывается 35 левох и 38 правых поворотов).





Ю. КЛЕМАНОВ

Хотя первенство СССР по шоссейно-кольцевой гонке разыгрывалось в четырех группах автомобилей (спортивные «А», «В» и «В», гоночные «Г»), судья на старте пришлось делать отмазку флагом, по крайней мере, девять раз. И не потому, что было много флостартов (их, как раз, не было совсем), а по причине, гораздо более существенной.

Дело в том, что спортивные общества подготовили и розыгрышу первенства СССР 1958 года автомобили в таком разнообразном «ассортименте», что внутри почти каждой группы понадобилось установить гандикап, причем для одних только гоночных автомобилей было дано, например, четыре старта.

Это обстоятельство, которое, может быть, и покажется кому-то не слишком отчаянным, — поскольку оно отражает несоответствие ряда наших автомобильных международной спортивной классификации, установленной ФИА, — свидетельствует, тем не менее, о большой работе, проделанной спортивными организациями за последние время. Действительно, тот, кому довелось побывать на всех четырех розыгрышах первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке (последнее — оно (он) проводится с 1955 года), не может не заметить разительных перемен, происшедших сейчас в «структуру» нашего спортивного автомобильного парка. Если, например, в 1955 и 1956 годах гоночных автомобилей на старте не было совсем, а спортивные насчитывались единицами, то уже в прошлом году спортивные автомобили стали доминировать, определяя собой общую картину старта, а в 1958 году всего лишь два автомобиля (из пятидесяти допущенных) имели стандартные кузова, причем выглядели, прямо скажем, как живые анахронизмы. Гоночные автомобили, которые лишь впервые появились на старте первенства СССР в прошлом году, нынче были собраны уже в целую группу и отличались известным разнообразием типов и конструкций. Все это говорит о том, что автомобильные гонки — одна из основных видов автомобильного спорта — приобретают у нас все более выразительные и самостоятельные черты и формы.

Гандикап же, который в ряде групп пришлось установить, нередко применяется также и в заграничной практике проведения автомобильных соревнований; в частности, для спортивных автомобилей поправочный коэффициент применяется по отношению к различным формуле соревнований, проводившихся ежегодно в Ле-Мане (Франция), а для гоночных — по танку и другим исходным данным. Обе формулы были в свое время предложены на страницах журнала «За рулем» в редакционной коллегии Л. Л. Афанасьевым.

Танки, образом, в гонках этого года было много нового и интересного. То же мы судимой коллегией решили проводить соревнования не разделяло по группам, а объединив их фактически в два больших заезда с разными гандикапами; благодаря этому зрителям не пришлось, как обычно, «сидеть» в ожидании вестей с трассы — они едва успе-

вали отмечать в своих программах прохождение машины, которые почти ежесекундно с ревом проносились перед импровизированными «трибунами», образовавшимся на зеленом склоне холма в районе 9-го километра Московского шоссе, близ Минска.

«МОСКВИЧ» ОБХОДИТ ЗИЛ-12

Первые треволнения доставил зрителям еще на старте спортивный автомобиль № 9 (водитель А. Терехин), выступавший в группе «А» (с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1500 см³). Когда все машины этой группы уже сбились из виду, пройдя после отмазки судьи, по крайней мере, километров пять от линии старта, красный «Москвич» под номером 9 лишь неторопливо пересекал эту линию. Нет, то был не гандикап, а просто непредвиденная задержка из-за неполадок в двигателе. С трудом механик спортсмен 3-го разряда Ю. Федотов сумел его запустить лишь минуты через три после начала гонки. Можно себе представить, какими долгими показались эти минуты многочисленным болельщикам; ведь речь шла о той самой побывавшей еще с прошлого года машине, на которой Е. Верстов и Е. Цыганов выиграли первенство СССР 1957 года.

Среди 14 стартовавших вместе спортивных машин группы «А» и группы «В» (с рабочим объемом цилиндров двигателя свыше 2000 см³) автомобилем № 9 закончил первый круг гонки позже всех. Не многим лучше было его турникное положение и после трех кругов. Но как-то же было изумление публики и судей, когда уже к концу 4-го круга эта машина оказалась «на хвосте» у лидера гонки — автомобиля № 13 (водитель спортсмен 1-го разряда Н. Климанов), а затем, после острой «схватки» на Логойском шоссе, вышла вперед, обогнав заодно и несомненно мощных автомобилей группы «В».

В группе гоночных автомобилей заслуженную победу на автомобиле собственной конструкции одержал ленинградский спортсмен В. Г. Шахвердов. Ему присвоено высокое звание чемпиона СССР. Н а с и м к е: В. Г. Шахвердов на дистанции.

НА ПЕРВЕНСТВЕ СССР

Спортсмен 1-го разряда водитель А. Терехин блестяще провел эту гонку. Пройдя шестой круг за 19 секунд (т. е. со средней скоростью 139 км/час) и захватив лидерство, он уже не уступил его больше никому, закончив дистанцию (11 кругов по 44,1 км) с отрывом для машины группы «А» результатом 3:44, 34,0. Достойно сказать, что время победителя в группе «В» (т. е. на машинах, литрах двигателя которых вдвое и даже вчетверо больше рабочего объема двигателя группы «А») было меньше всего лишь на 43 секунды! А ряд машин группы «В» отстал от быстрого «Москвича» на целых 5–7 минут, в том числе и прославленный ЗИЛ-12В, имеющий двигатель мощностью 220 л. с., пластмассовый кузов и шедший под управлением мастера спорта Бориса Курботова. Если учесть непредвиденную задержку «Москвича» на старте и довольно «осторожное» прохождение им последнего круга (20,56 з), то можно сказать, что эта группа имеет шансы на успех танке и в международных соревнованиях.

БОРЬБА ЗА ОЧКИ

Интересно прошла гонка и на спортивных автомобилях группы «В». Здесь в течение девяти кругов лидировали армейцы С. Голубев и В. Кулюкин, а другой экипаж армейцев — А. Кузнецов и Б. Нераконов — держался сначала на третьем, затем на втором месте. Этот экипаж запомнился зрителям еще с прошлого года: всема памятна его печальная «судьба», когда, лидировав в течение шести кругов с большим отрывом от остальных конкурентов, он был вынужден внезапно прекратить борьбу из-за неполадок в двигателе. На этот раз Кузнецов и Нераконов изменили тактику — они терпеливо держались поодаль от дестятого круга, а затем неожиданным рывком вышли вперед. Голубев и Кулюкин бросились им вдогонку, но и было уже поздно: минимальным разрывом в 9,2 секунды А. Кузнецов и Б. Нераконов финишировали первыми и стали чемпионами СССР.

Нельзя не отметить большой спортивной выдержки и самообладания, которые проявили в гонке автомобилисты группы «В» армейские спортсмены А. Рокнин и Ю. Туляков. Их автомобиль уже на втором круге потерпел аварию, сбив три столба при повороте на Вильносовское шоссе, но спортсмены, получив ушибы, все же продолжили гонку. Они знали, что уступают три поворота на Вильносовском, идя на машине с разорванным крылом и помптым кузовом, старались не допускать отставания от других и, по возможности, занять высокое место. И хотя на последнем круге их обошел Б. Курботов, заняв 12-е место, спортсмен оставался за Рокниным и Туляковым, было достаточным, чтобы принести

ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВОЙ ГОНКЕ

ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВОЙ ГОНКЕ

команде армейцев решающие очки: в результате первого дня соревнований команда Советской Армии имела 440 очков, а команда спортивного общества «Труд» — 345 очков.

Впрочем, на следующий же день, при розыгрыше первенства по группе «Б» (спортивные автомобили до 3000 см³), спортсмены общества «Труд» Ю. Андреев и Е. Злыднев «реваншировались» почти подобным же образом, т. е. пролонгировав гонку после того, как потеряли аварию. Их машина столкнулась с гоночным автомобилем миничина Д. Баниникова (Красное знамя) и выглядела едва ли лучше, чем злополучный автомобиль Конины и Тулякова, но спортсмены все же закончили дистанцию, принеся своей команде 67 очков.

Победителями в этой группе были представители общества «Труд» В. Косинов и А. Сидянтав, выступавшие на спортивном автомобиле с форсированным двигателем «Волги». Еще два таких же автомобиля, подготовленных спортсменами «Труда» на одном из ленинградских автохозяйств, тоже заняли высокие призовые места (2-е и 4-е). Спортивные «Волги» явно доминировали в этой группе, отсюда на задний план (несмотря на гандикап) автомобили, подготовленные армейцами и спортивным обществом «Гантиади» (Грузия). Пройдя дистанцию 105,1 км за 3:36,48, победители принесли своей команде высокие очки.

Забегая вперед, надо сказать, что борьба за очки кончилась в итоге двух дней соревнований в пользу армейцев. В очкоамериканском зачете они набрали 760 очков против 716, полученных спортсменами «Труда». Но этот итог отличается одной характерной особенностью: он имеет, так сказать, локальное происхождение. Дело в том, что основное количество очков как той, так и другой стороне принесли спортсмены ленинградцы и если бы командное первенство разыгрывалось, скажем, на между спортивными обществами, а между городами, то почти все лаury победы по праву достались бы городу Ленина.

ДВОЙНОЙ ТРИУМФ ВАЛЕРИЯ ШАХЕРДОВА

Успехи ленинградцев связаны прежде всего с именем инженера кандидата технических наук В. П. Шахердова, являющегося конструктором гоночных автомо-

В классе спортивных автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1500 см³ (группа «А») победили москвичи А. Терехин и Ю. Федотов. На с и м и к е: финиш гонки в группе «А».

билей класса до 2500 см³. В прошлом году эти машины, впервые участвуя в шоссейно-кольцевых гонках на той же трассе, не проявили себя с хорошей стороны. Многие помнят, как тогда спортсмен 2-й группы Валерий Шахердов был вынужден, толкая перед собой свою собственную машину и финишу, стремиться спасти для команды армейцев несколько зачетных очков.

Прошлогодняя неудача не обескуражила, однако, конструктора-спортсмена. Он упорно трудился в течение года и сумел не только создать новую модель гоночного автомобиля, но и подготовить и соревнованиям еще четыре таких машины, которые и были включены в розыгрыш первенства СССР по группе «А». А одновременно шел процесс «последовательности». Так, в Тбилиси спортивным обществом «Гантиади» был подготовлен гоночный автомобиль конструкции Шахердова, занявший 4-е место в группе «А» (на нем выступал грузинский спортсмен-разрядник Цо Зардиашвили).

Сам Шахердов, выступавший на одной из машин собственной конструкции, проявил одновременно и высокотехническое мастерство. Пройдя первые круги на третьем месте, он постепенно приблизился к лидеру, заняв к концу второго места, а последние два круга уверенно возглавлял гонку и первым закончил дистанцию (7 и 8-е места) — во времени 2:36,25,00. На втором месте был его одноклубник ленинградцев К. Шеронов.

В группе «Б» стартовали также и автомобили с рабочим объемом цилиндров двигателя до 500 см³ (что соответствует международной формуле III) К сожалению, лишь одна из шести таких машин сумела пройти всю дистанцию, но в течение первых четырех кругов она даже вела гонку и управлявший ею мастер спорта ленинградец В. Бухетов немало потратил нервы своим более «крутыми» соперникам. Лишь на последних кругах питтсотка № 37, в том числе и в результате Бухетова «опоздал» и финишу — последний был закрыт ровно за... 7 секунд до того, как ленинградец закончил гонку.

ГОНОЧНЫЕ «МАЛОУКИ»

ВЫХОДЯТ ИЗ ПЕЛЕНОК

В этой связи хочется сказать несколько слов о наших питтсотках. Тот факт, что и старту первенства СССР 1958 года было занято около пятнадцати таких автомобилей, застал, видимо, взрослых как составителей положения о первенстве, так и главную судейскую коллегию. Ничем иным нельзя объяснить, например, странное решение судейской коллегии, не допустившей и старту больше половины из представленных питтсоток по тому, что за рулем этих сидели спортсмены, не имеющие разрядов. Непомоги большой для автомобилей этого литража была, на наш взгляд, и установленная дистанция соревнований (308,7 км). В результате столь отрядный факт, как появление на наших шоссейно-

ных трассах нового отряда гоночных автомобилей, к тому же полностью отвечающих требованиям международной формулы III, — был опраччен и остался фактически не замеченным.

А ведь именно машины III формулы являются наиболее перспективными как в отношении дальнейшей в развитии отечественного автомобильного спорта! Им следовало открыть зеленую улицу, тщательно продумать условия проведения соревнований, с тем, чтобы на этой основе подвергнуть критическому анализу особенности их конструкции. Нельзя и сомневаться, что на этих машинах применены многие узлы и агрегаты, проектирующиеся в зарубежной практике по стандартным микролитражным автомобильным отечественного производства (например, подвеска ЗАЗ-300 и пр.). Как они покажут себя в работе, какие их недостатки и преимущества выявятся в условиях напряженной гонки? К сожалению, объективного ответа на эти вопросы получить пока не удалось, так как масштабы соревнований (по числу участников) были искусственно занижены, а дистанция не соответствовала принятым в зарубежной практике нормам.

Правда, один вывод по конструкции питтсоток можно сделать даже из первого опыта проведения их соревнований. Речь идет о двигателях, несовершенство которых проявилось достаточно в условиях проведения гонки. Не подумайте о том, насколько правлен путь использования мотоциклетных двигате-

Вот как выглядел автомобиль А. Конины и Ю. Тулякова после того, как на втором круге гонки он потерял аварию. Тем не менее спортсмены продолжили соревнования и сумели выйти на 6-е место в своей группе (класс автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя свыше 3000 см³).

Итого розыгрыша первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке поучительны во многих отношениях. Наряду с проблемой питтсоток они выдвигают целый ряд других важных вопросов, настоятельно требующих своего разрешения. Необходимо привлечь и построение гоночных автомобилей с рабочим объемом двигателя до 1500 см³ (особенно «горьковского»), стоящие пока в стороне от этого дела; пора окончательно отказаться от допуска к соревнованиям автомобилей со стандартными кузовами; должно быть тщательно продумано в свете происходящих изменений положение о шоссейно-кольцевой гонке; и, наконец, назрел вопрос о выборе новой шоссейно-кольцевой трассы для проведения таких соревнований.

Деять стартов первенства 1958 года должны стать, по существу, одним большим этапом в деле дальнейшего развития подлинно современных форм скоростного автомобильного спорта в нашей стране.

В классе спортивных автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя до 3000 см³ (группа «Б») победили ленинградские спортсмены В. Косинов и А. Сидянтав, занявшие 2-е место в чемпионате СССР. На с и м и к е: В. Косинов и А. Сидянтав выходят на последний круг.

Фото автора.



ЗАБОТЫ ДЕДА СТАРТЕРКИНА

№ 13

...Дверь редакции неожиданно распахнулась, и в комнату вошел старичок в непромокаемом плаще, глубоких галошах и широкойполый рыжей шапке. Он был невысок, сед, на кончике носа висела прозрачная капля дождя. Всем своим видом дед говорил о том, что пришел он не так просто «покалкать», а по важному срочному делу.

Усевшись в кресло, посетитель откровенно доложил:

— Сторожем я при автомотоклубе состою. Хавляться не хочу, а начальник говорит, что — его рука правая. Ты, говорит, дед у нас, как стартер—всему заводила. И пришло. Так и прозвали дедом Стартеркиным. Ну, а я не обижаясь: стартер у машин—вещь полезная.

Немного помолчав, он продолжал:

— Служба моя потому нравится, что со многими людьми сводит. Кто из города придет, кто на дороге застрял — к нам за помощью придет. И все со мной по душам поговорит. Много чего мне послушать доводится. Иному человеку поможем, иному посоветуем, лучше, ну, а что от меня сочувствия, легче что ли? Вот и решила сразу всем читателям про автомобильские заботы да горести рассказать.

Дед Стартеркин надел на нос очки и достал из пиджака сложенную вдвое школьную тетрадку.

— Я издалека начну. Есть у меня знакомый. Живет он в городе Гадяч, на Полтавщине, на улице Горького в доме 2, Юзефович его фамилия. Пришлось ему как-то побывать в Москве, заезжал по делам к нам, со мной разговорился. Собрался он тогда мотороллер покупать. А май месяц был. Говорил я ему: не затевай никаких дел в мае — месяц не подходящий. Смеялся, конечно, а получилась и впрямь беда. Купил «Ватку» ВП-150, да так с самого мая и мается. Дня не проедет — стоп машина. Резина оказалась прелой, даже вулканизировать не взялась. На заводе, откуда его мотороллер родом,

люди сознательные: написали—могу резину выслать. Правда, наложенным платежом, 224 рублика выложить пришлось. Это у них гарантия так выполняется. Вместо того чтобы закон, порядок соблюдать и свои грехи бесплатно испривить, решили они коммерцию развернуть. Ну да делать нечего — пришлось заплатить.

Через месяц разорвало ступку маднин-маховика, контакты сгорели, катушка зажигания отказала. Составил Юзефович акт, как положено, отправил эти части на завод. Дело-то ведь ясное: заводской брак. И что бы вы думали! На этот раз на заводе расценки на гарантийный ремонт еще более повысили. Главный инженер там есть — Камазолов ему фамилия, — так решил:

— Хоть мы и виноваты, а все равно гони монету, 350 рублей.

Видно, понравилось главному инженеру за свой, заводской брак деньги с покупателя собирать...

Стартеркин перелистал свою замасленную тетрадку:

— Еще вот рассказу, как житель города Перово (под Москвой) Денисов без вины в виноватые попал. Еду, говорит, на своем автомобиле по улице Горького, а день жаркий. Остановился воды попить, да чуть штраф не уплатил. На том месте остановка троллейбуса оказалась. А разве маленькую табличку за деревьями увидишь? Нет что бы ОРУДУ подсказать троллейбусным деятелям: так мол и так, товарищи, в Москве почти на каждой улице деревья посажены, тротуары расширены, а вы свои таблички на остановках по-прежнему на стенки домов лепите, не видно их с проезжей части. Но почему-то молчит ОРУД, наверное, не замечает, как наша столица растет и хорошеет.

Дед умолк, вытер своим необъятным платком лоб и, аккуратно сложив тетрадку, засунул ее в карман.

— Может, хватит на первый раз! У меня тонна в запасе много. Вроде дела небольшие, а для людей важные...

ЧИТАТЕЛИ

предлагают

УПОРЯДОЧИТЬ СНАБЖЕНИЕ ЗАПАСНЫМИ ЧАСТЯМИ

Автомотоллобители, живущие в сельской местности и небольших городах, испытывают большие затруднения в снабжении запасными деталями. Не имея возможности достать нужные части на месте, они вынуждены ехать в города, где есть специализированные магазины, или обращаться к услугам частных лиц.

На мой взгляд, целесообразно организовать снабжение автолюбителей запасными частями через городские и район-

ные магазины спорткультуртоваров, предварительно получив от владельцев автомобилей и мотоциклов заявки на необходимые детали. Такой порядок снабжения позволит удовлетворить потребности автотоллобителей и в значительной мере закрыть путь к спекуляции.

И. ГАН,
преподаватель сельскохозяйственного техникума.
г. Мурманск.

В том же воином автомобильном училище изготовлен и успешно применяется на занятиях с курсантами электрифицированный стенд, предназначенный для демонстрации действия системы смазки двигателя ГАЗ-51 при различных положениях редукционного, перепускного и предохранительного клапанов. Пользуясь этим стендом, можно наблюдать путь масла при изменении положениях каждого клапана отдельно, так и в системе клапанов одновременно.

На фанерном щите размером 100x75 см нарисована схема системы смазки двигателя ГАЗ-51 (рис. 2). Путь масла в зависимости от положений клапанов стрелками и отверстиями, пронумерованными в фанере. На эту же лицевую сторону щита вынесены редукционный 1, перепускной 4 и предохранительный 5 клапаны системы смазки и рукоятка 2 ирана на отклонение масляного радиатора. С обратной стороны щита: 2) щит разведен на две части деревянной перегородкой 5 высотой 60 мм. Кроме того, деревянными планками отгорожены: фильтр грубой очистки 2 и пространство 12 для перепуска масла в масляном насосе. Вокруг штурна 1 фильтра шарнирно завязана 13 лампочка, освещающая 3 управление перепускным клапаном. Если тяга отведена в сторону, то коленчатый рычаг 14 освещается соответственно с перемещением шарнирового клапана поворачивает штур 1.

Аналогичное устройство имеет и шарнирно установленная штора 11, связанная с тягой управления 15, которая через коленчатый рычаг 16 перемещает редукционный клапан.

Управление предохранительным клапаном масляного радиатора осуществляется планкой 17, которая с помощью коленчатого рычага 7 перемещает предохранительный клапан. Коленчатый рычаг, находясь вверху, освещается контактами 9 выключателя лампы 13. В этой же цепи, кроме того, имеется выключатель 10, связанный с рукояткой ирана отклонения масляного радиатора.

Путь масла освещается тремя лампочками — 6, 13, 17. Все они выключены параллельно, могут также быть выключены одним выключателем 14.

Стенд окантован по периметру деревянными планками и закрывается с задних сторон выключателями. Для удобства прилегания ко всем перегородкам, на тягах имеются небольшие вырезы, которыми они фиксируются на шпильках в раме.

Рассмотрим работу стенда.

При включении в осветительную сеть загораются лампочка 6 и 17. Так как редукционный клапан закрыт, а связанная с ним штора 11 находится в вертикальном положении, то свет не проникает в пространство 12 и путь масла внутри насоса не виден. Перепускной клапан и фильтр грубой очистки закрыты, а штора 4 открыта, и свет от лампы освещает путь масла через фильтр грубой очистки.

При закрывании клапана закрыт, и контакты 9 разомкнуты. При таком положении путь масла через радиатор не виден.

Это соответствует началу нормальной работы двигателя в холостом режиме. Но вот масляный насос повысил давление в системе смазки. При этом открывается редукционный клапан (тягу 15 надо отвести в сторону) и штора 11 повернется в параллельное положение. Свет, прорывая в это пространство, освещает путь масла внутри масляного насоса.

При засорении фильтра грубой очистки открывается перепускной клапан (тягу 3 нужно отвести в сторону). Связанная с ним штора 1 повернется и открывает доступ света к фильтру грубой очистки, вследствие чего путь масла через этот фильтр не виден.

Для того чтобы выключить масляный радиатор, необходимо повернуть иран масляного радиатора оттянув поводочный рычаг 1. Поворачивая иран, мы замыкаем контактами 10. Но не надо ехать, чтобы замкнулись контакты 9. Для этого отвести в сторону тягу 15, связанную с предохранительным клапаном. Лампа 13 загорается, освещая путь масла через радиатор.

Инженер-майор А. СВАЛОС

СТЕНД ДЛЯ ДЕМОНСТРАЦИИ РАБОТЫ СИСТЕМЫ СМАЗКИ
ДВИГАТЕЛЯ ГАЗ-51



СИСТЕМА СМАЗКИ ГАЗ-51

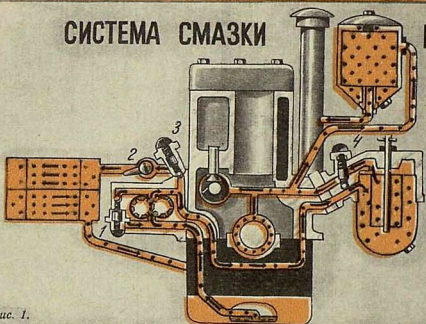


Рис. 1.

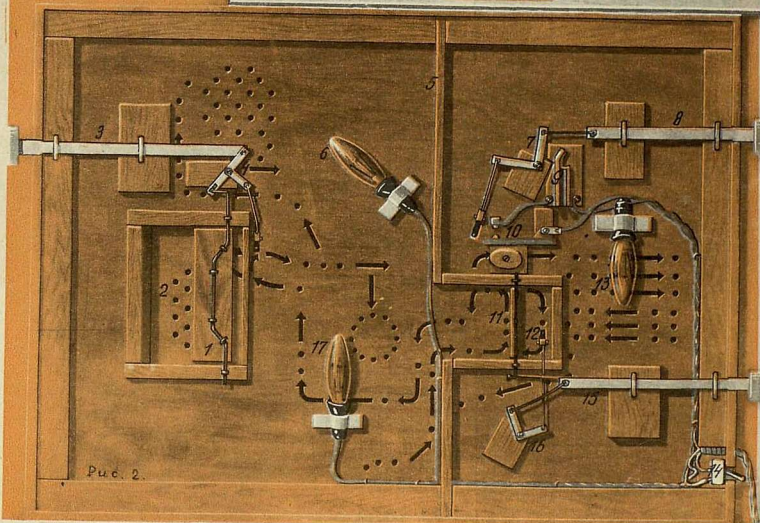
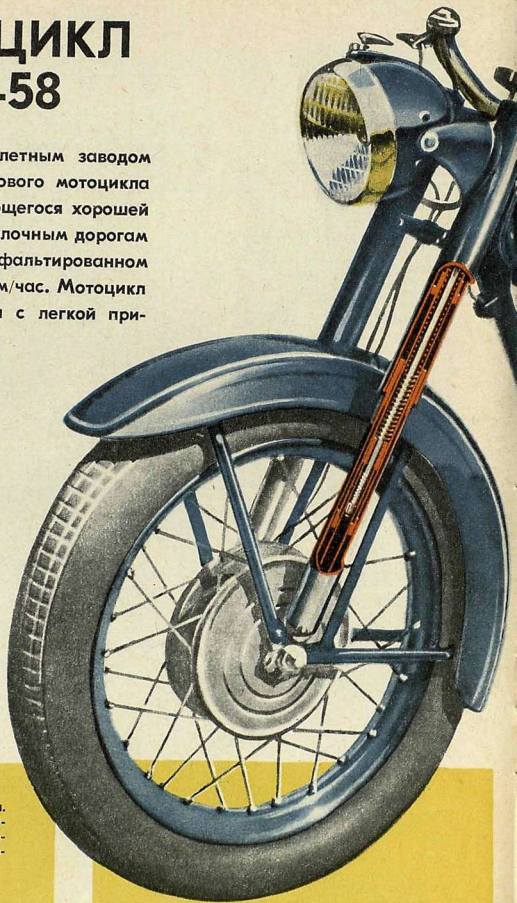


Рис. 2.

МОТОЦИКЛ ИЖ-58

Ижевским мотоциклетным заводом изготовлены образцы нового мотоцикла модель ИЖ-58, отличающегося хорошей проходимостью по проселочным дорогам и развивающего на асфальтированном шоссе скорость до 120 км/час. Мотоцикл может быть использован с легкой прицепной коляской.



Рама мотоцикла — трубчатая, сварная. Передняя вилка — телескопическая с гидравлическими амортизаторами. Задняя подвеска — маятниковая, также снабжена гидравлическими амортизаторами.

3

ДВУХРЕЖИМНЫЙ ВАКУУМНЫЙ РЕГУЛЯТОР ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ.

Как установить его на автомобиле „Победа“

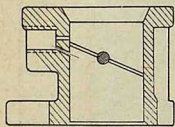


Рис. 1.

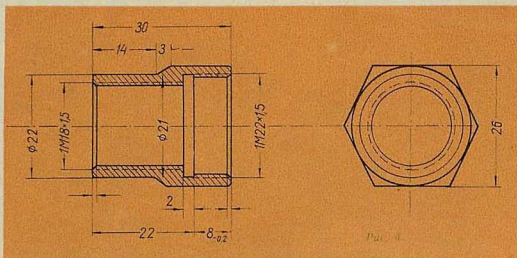


Рис. 3.

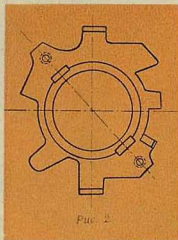


Рис. 2.

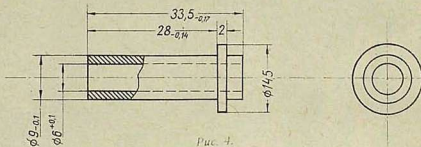


Рис. 4.

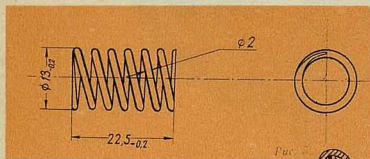


Рис. 5.

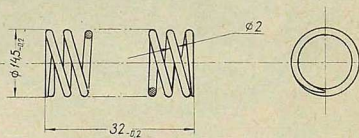


Рис. 6.

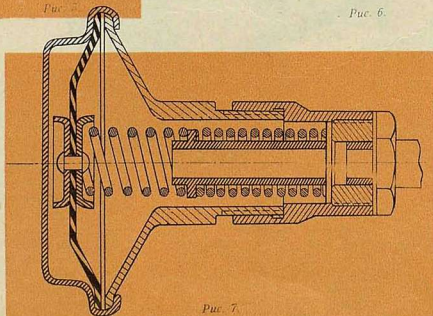


Рис. 7.

Перед тем, как оборудовать автомобиль «Победа» двухрежимным вакуумным регулятором, необходимо прежде всего повысить степень сжатия двигателя. Для этого снимают голову цилиндра, профрезервуют ее нижнюю плоскость на 1,65 мм и устанавливают голову на блок цилиндра. Степень сжатия такого двигателя будет составлять 7,2.

После этого снимают карбюратор и в месте отбора вакуума для вакуумного регулятора просверливают отверстие диаметром 2 мм. Оно должно выходить в сместьную камеру карбюратора ниже дросселя, как показано на рис. 1. Благодаря этому отверстию обеспечивается установка оптимальных углов опережения зажигания на режиме холостого хода двигателя и нормальная работа вакуумного регулятора при переходе с холостого хода на нагрузку.

С двигателя снимают распределитель зажигания, а с самого распределителя — вакуумный регулятор и поджимной контактный диск. Для получения соответствующей характеристики центрального регулятора на грузике ослабляют крепление более сильной пружины. При этом отгибают шпильку крепления на грузике с таким расчетом, чтобы пружина, растягиваясь до упора, обеспечивала изменение угла опережения зажигания на 3,5—4°. Затем увеличивают угол поворота поджимного контактного диска. Для этого распиливают ограничитель, как показано на рис. 2. В этом случае полный угол поворота поджимного контактного диска возрастает с 7 до 13° в сторону увеличения опережения зажигания. Проверя угол поворота поджимного контактного диска, устанавливают последний на распределитель.

Корпус вакуумного регулятора удерживают. Для этого вывинчивают из регуля-

тора пробку со штуцером и на наружной поверхности корпуса нарезают резьбу М 22х1,5, после чего вытачивают удлинитель согласно рис. 3. Удлинитель навертывают на корпус регулятора. В соответствии с рис. 4 вытачивают ограничитель хода пружины.

Пружину вакуумного регулятора зажигания двигателя ИА-20 укорачивают, как показано на рис. 5. Вторую пружину регулируют на пружины вакуумного регулятора двигателя ГАЗ-51 (рис. 6).

После этого приступают к сборке вакуумного регулятора. Сначала вставляют в корпус укороченную пружину регулятора двигателя М-20, а затем ограничитель хода пружины, на которой надета укороченная пружина регулятора двигателя ГАЗ-51 (рис. 7). Далее помещают регулировочную шайбу и завинчивают пробку со штуцером.

В собранном виде устанавливают вакуумный регулятор на распределитель. Положение регулятора на корпусе распределителя устанавливают так, чтобы работа его началась, когда разрежение, подводимое к регулятору, превысит 80 мм ртутного столба. Это будет соответствовать углу поворота контактного диска распределителя до выключения пружины ограничителем равному 8°.

Получив такой угол, устанавливают распределитель на двигатель, соединяя трубку регулятора с местом отбора вакуума на карбюраторе.

Для того чтобы двигатель работал нормально, объединяют смесь, завершая иглу главного жиклера на $\frac{1}{3}$ оборота.

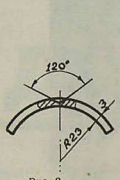
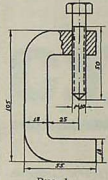
М. МОРОЗОВ,
главный инженер Технического управления Министерства автомобильного транспорта и шосейных дорог Латвийской ССР.

ВУЛКАНИЗАЦИЯ КАМЕР С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕПЛА МОТОЦИКЛЕТНОГО ДВИГАТЕЛЯ



Водителям мотоциклов часто приходится ремонтировать камеры в пути, так как возить с собой запасные не всегда возможно.

Как известно, лучшим способом ремонта камеры является горячая вулканизация. Хорошие результаты дает вулканизация камер на горячей выхлопной трубе двигателя мотоцикла. Для этого надо изготовить струбицу (рис. 1) и накладку (рис. 2). Накладка выгибается из листового железа толщиной 3 мм (рис. 2). Углы кромок накладки нужно отпилить напильником.



Для нормального процесса вулканизации камера должна быть нагрета до 130—140°. Выхлопная труба мотоцикла ИЖ-49 при работе двигателя на малых оборотах имеет такую температуру примерно в 160 мм от патрубков цилиндра. Однако положение этой зоны температур может колебаться в зависимости от регулировки работы двигателя на холостом ходу. Поэтому для более точного нахождения пригодного для вулканизации участка трубы можно рекомендовать следующий метод.

На выхлопной трубе при работающем двигателе можно различать 3 температурные зоны. Для этого следует порызгать на нее водой. Вначале идет холодная зона (менее 100°) — капли воды осыпаются на трубе. В следующей зоне капли воды прилипают к трубе и кипят. И, наконец, с температурой 125° начинается зона, в которой капли воды отскакивают от трубы. В этом месте и надо прикрепить вулканизационную струбицу.

Участок трубы очищают от грязи и следов масла. Поврежденное место камеры обрабатывают обычным способом и накрывают заплатой из сырой резины. Камеру прикладывают заплатой к трубе, сверху устанавливают накладку и прижимают струбицей. Для окончания процесса вулканизации необходимо 10—15 минут работы прогретого двигателя на холостых оборотах. После этого двигатель надо заглушить, дать остыть в течение 5—10 минут и снять струбицу с накладкой и камерой.

Инж. Ю. ШМУЯЛОВИЧ.

Омск.

По следам наших материалов

«ПОБЕДА НАД ДЕТОНАЦИЕЙ»

Под таким заголовком в № 4 журнала была опубликована статья, в которой содержалось описание конструкции «двухрежимного вакуум-регулятора опережения зажигания» и критика в адрес организации, не принявшей мер к реализации этого изобретения инженера М. Морозова. В № 8 журнала в разделе «По следам наших выступлений» сообщалось о том, что ряд руководителей работников автомобильной промышленности и автомобильного транспорта изменил свое отношение к изобретению и проводит конкретные мероприятия по его изучению и внедрению в жизнь.

В дополнение к этим сообщениям в редакцию поступил еще ряд положительных откликов на опубликованную статью. Так, начальник технического отдела Горьковского совнархоза т. В. Семенов сообщает о состоявшейся личной встрече заместителя главного конструктора Горьковского завода т. Н. Г. Мозокина с изобретателем М. Морозовым и намеченных ими совместно с ним мероприятий в интересах проведения проверки и внедрения изобретения в жизнь. Из НИИ сообщают, что министр автомобильного транспорта Латвийской ССР т. Э. Ю. Либерт издал приказ (№ 295 от 26 июля 1968 года), согласно которому в большинстве автомобильных республик осуществляется переоборудование автомобилей ГАЗ-М20

(«Победа») на работу с «двухрежимным вакуум-регулятором». О большом интересе к изобретению М. Морозова свидетельствует также много писем, поступающих в редакцию от читателей.

В этом свете особенно впечатлительно производил полученное редакцией письмо заместителя директора НИИ автомобиля т. А. И. Ванева, который уже после того, как изобретение М. Морозова получило патент (свидетельство изобретения), пытается доказать, что... изобретение это «нельзя признать новым и полностью пригодным». Вместо того, чтобы сообщить, как Научно-исследовательский институт собирается помочь автору в совершенствовании и реализации его изобретения, заместитель директора пытается это изобретение очернить и... рекомендует другой прибор, созданный, разумеется, в стенах института.

Нет слов, возможно, что всемерным вакуум-автоматом разработанный НИИ автор прибор... действительно «имеет универсальную характеристику и может быть подобран к любому двигателю», как сообщает т. Ванев. Но тогда возникает естественный вопрос: почему НИИ автор прибор не добивается его скорейшего внедрения в жизнь и сообщает о нем лишь в связи с другим, так сказать, конкурирующим прибором?



ЭТО

ПРИВОДИТ К АВАРИЯМ,

Рейд журнала „За Рулем“



Конструктор завода малолитражных автомобилей Б. Ефремов — пьяница «со стажем». Он попадает на дисквалификационную комиссию уже восьмой раз.



Невесело летчику А. Эппу. Что ж, он заслужил справедливое наказание.



Фотокорреспонденту А. Агапову, видимо, стыдно сейчас. Жаль, что он не подумал об этом раньше, когда садился за руль в нетрезвом виде.

...Взметнулся вверх полосатый жезл постового. Со двора небольшого домика 14-го отделения ГАИ и БД один за другим выехали мотоциклисты. Отделение обслуживает Калужское и Киевское шоссе, а также большой участок Московского кольца. Нынешний день обещает быть хлопотливым — погода стоит чудесная, и тысячи автолюбителей отправились отдохнуть за город; еще с утра по шоссе промчалось много грузовиков с рабочими и служащими столичных предприятий, выехавшими на массовки, а на самом шоссе в этот день проходились велосипедные состязания.

— Предупреждайте каждого водителя об особой осторожности, — приказал перед выездом начальник отделения инспектор.

Один за другим возвращаются в город отдохнувшие, набравшие сил и бодрости москвичи. Но вот вдаль показалась медленно, неуверенно двигающаяся «Победа». Короткий свисток, позлительный жест инспектора — и автомобиль останавливается. Из него вылезает молодой мужчина с потянутой сигаретой во рту. В чистом, наплевом состоянии выходящим воздухом выстужается кислый водочный перегар.

— Да я только портьвейн пил, — неуклюже пытается оправдаться летчик Внуковского аэропорта А. Я. Эпп.

Вряд ли летчик Эпп сядет за штурвал самолета в таком безобразном экипе. Впрочем, кто знает? Человек, который не может совладать со своими инстинктами на земле, может также вести себя и в воздухе. Но об этом, надо полагать, задумается руководство Аэрофлота.

Не прошло и получаса, как к летчику Эппу присоединился его служивец — бортмеханик В. Д. Губанов. И этот человек за свои тридцать два года не сумел обрести уважения к советским людям, жизни и здоровью которых он ставит под угрозу, садясь за руль автомобиля в пьяном виде. Губанов упорно отворачивался от объектива фотоаппарата, и мы публикуем лишь номер его автомобиля — ЭК 76-20. Запомните его, товарищи, и будьте осторожны: за рулем этого автомобиля сидит водитель, которого надо опасаться.

А вот еще один. Офицер запаса А. В. Миняев, конечно, не раз учил своих подчиненных шоферов строго выполнять правила безопасности. Но, видимо, для него оказалось легче учить других, чем соблюдать их самому. Мало того, что Миняев сел за руль в нетрезвом виде, он упорно отказывался признавать это. И только увидел, как позеленела ватка в контрольной трубке врача-эксперта, слегка «позеленел» сам.

Около инспекторов скопилось уже несколько задержанных автомобилей. Их владельцы нетерпеливо походящей прогуливались вдоль шоссе, раздумывая над случившимся. Что ж, у каждого из них впереди еще много времени для размышлений — все они, без сомнения, будут лишены права управления автомобилем на несколько месяцев. Может быть, эта суровая мера заставит их изменить свое поведение.

ПОСЛЕ РЕСТОРАНА

Вечер зажег над городом яркие полоски фонарей, расцветил огнями витрины магазинов, кафе, ресторанов. Почти у каждого подъезда ресторана выстроились вдоль тротуара автомобили. Вот только одна запись — ЭК 57-14, ЭК 81-39, ЭК 28-92, ЭК 19-49, ЭИ 82-57... Владельцы этих машин давно скрылись за дверями ресторана. «Ну что ж, — скажет читатель, — уж и покушать нельзя. Нет, конечно, покушать можно. А вот пить, когда предстоит садиться за руль, нельзя.

..Резко дернувшись с места, «Победа» с номером ЭК 57-14 помчалась по темным улицам. Видимо, водитель не только ужинал в ресторане: догнать машину нелегко. Но вот она все же остановлена. Мухамед Абдрахманов — молодой журналист, работает в одном из столичных журналов.

— Да что вы, я и в рот не брал! — восклицает он. — Разве я не понимаю, что нельзя!..

Но т. Абдрахманов все-таки не понимает. Вран достоверно устанавливает, что он пьян.

..На пульте дежурного по ОРУД вспыхнул белый сигнал — сообщает дежурный «Сторой помощи».

— На Ленинградском проспекте наезд...

ЭК
76-20

Через минуту на место аварии мчится синий ГАЗ-69 дежурного по ОРУД. Около станции метро Аэропорт — толпа людей. В «Скорою помощи» остророжно укладывают носилки с пострадавшим. Рядом «Москвич», тут же и его водитель А. Лосев — виновник случившегося.

— Пострадавший пьяный был, метался по дороге...— растерянно объясняет он.

— Может быть, это и так. Но все дело в том, что и сам Лосев управлял автомобилем в нетрезвом виде. Не будь этого, возможно, он сумел бы вовремя остановить автомобиль.

Очень поучительную историю рассказывают документы водителя М. Симакова. Его автомобиль с номером МР

НАРУШИТЕЛИ СО «СТАЖЕМ»

— Ефремов тут! — спрашивает председатель дисквалификационной комиссии.

— Здесь, — раздается ответ, и к столу подходит немолодой мужчина с измятым плаще — конструктор завода малолитражных автомобилей.

История Ефремова не обычна. Впервые он был задержан за управление машиной в пьяном виде 20 сентября 1950 года. На комиссии он клялся, что этого никогда не повторится, и ему поверили — оштрафовали на 300 рублей. 16 декабря 1951 года он вновь берет себя в руки и вновь дает слово не пить за рулем. И снова ему прощают — он отделяется штрафом. 12 января

Искалечен человек. И сделал это пьяный водитель Л. Лосев (снимок вверху).



ЖЕРТВАМ,



СУДУ

шались права управлять автомобилем слесарь Генрих Сухов и инженер Юрий Покровский. Интересно, что Сухов всего три месяца назад сдал экзамены и получил удостоверение шофера. Через четыре дня после этого его задерживают в пьяном виде за рулем, лишают прав на 6 месяцев и снимают с машины номерной знак. А через месяц он вновь выехал на своей машине без номерного знака и к тому же пьяный.

К сожалению, есть еще люди, для которых общепринятые меры административного воздействия недостаточны. Своим преступным поведением они ста-



70-76 принадлежит автобазе Министерства культуры. С утра он был послан в распоряжение старшего консультанта Совэксспортфильма т. Дитева. Консультант, видимо, оказался человеком либеральным, противником «формальностей» — он лихим росчерком пера отпустил М. Симакова, не удосужившись отметить в путевом листе время. Это было в 17 часов. А через четыре часа пьяный Симаков, просто чудом не совершивший аварии, стоял, пошатываясь, перед дежурным ОРУД. Интересно отметить, что даже через три часа после окончания рабочего дня в гараже не хватились автомобиля.

— Работает где-нибудь, — успокоил дежурного по ОРУД диспетчер т. Васильева. — Это у нас часто бывает.

Видимо, руководство автобазы Министерства культуры тоже пальцы смотрит на то, где и как работают шоферы автобазы. Ясно, что такое отношение начальника создаст благоприятную почву для всякого рода злоупотреблений.

1953 года Ефремов за управление автомобилем в нетрезвом виде лишается права управления на 6 месяцев, 22 октября 1955 года — на 12 месяцев, 29 декабря 1956 — опять на 12 месяцев, 28 мая 1958 — снова на шесть месяцев. Будучи лишен права управления, он 7 августа напивается пьяным, вновь садится за руль и вновь, уже в восьмой раз, попадает на дисквалификационную комиссию.

— Не везет мне... — ухмыляясь, объясняет этот горе-автомобилист.

И что только не делали работники ГАИ, чтобы объяснить Ефремову опасность его поведения — и беседовали, и штрафовали, и в газете о нем писали, и в общественных организации по месту его работы обращались. Все напрасно.

Не отстает от Ефремова и некий Александр Иванович Глазков. Этот тридцатилетний водитель за управление автомобилем в пьяном виде лишился прав семь раз. По несколько раз ли-



Москва
июнь 1958

вят под угрозу жизнь и здоровье советских людей. Эти люди, продолжая управлять автомобилем, становятся опасными для общества. Но, может быть, советские законы настолько бессильны, что ефремовых, глазовых, суховых и им подобных нельзя обезвредить? Нет, в Уголовном кодексе РСФСР есть специальные статьи, которые дают судам право запрещать определенным лицам занятие той или иной профессией. Запасом бы ясно — о «хронических» пьяницах надо немедленно применить эту крайнюю меру воздействия, так как все административные и общественные средства воздействия не помогли.

ПРОКУРОР «НЕ ВИДИТ ОСНОВАНИЙ»

Но, к сожалению, у пьяниц есть покровители, в частности прокурор г. Москвы т. Белкин. Государственная автомобильная инспекция сообщила ему о некоторых фактах, когда многочисленным административные взыскания за водители, управляющих автомобилем с нетрезвым езиде, не достигают своей цели, и поручила поставить перед судебными органами вопрос о запрещении этим людям заниматься управлением автомобилем.

Через несколько дней в ГАИ прибыл документ со штампом прокурора г. Москвы. Вот что в нем говорится:

«На Ваши письма сообщаю, что производство ст. ст. 20 и 33 УК РСФСР запрещение занятия определенной деятельностью может быть применено судом к лицам, которые при занятии этой деятельностью совершили преступление.»

Однако присланные Вами материалы... свидетельствуют о совершении при управлении автомобилем и мотоциклом лишь административных правонарушений, а не преступлений. Поэтому нет оснований для постановки перед судом вопроса о запрещении заниматься вождением автомобиля (мотоцикла).

Возвращаю присланные с Вашими письмами документы.

Приложение: по тексту на 33 листах.»

Что и говорить, странная логика у прокурора г. Москвы. Вот когда Ефремов, или Покрысов, или Сухов задавят человека, тогда он подумает и, может быть, «поставит перед судом вопрос». А до того, что это преступление можно предотвратить, что жизнь людей, которые могут оказаться под колесами автомобиля, можно спасти, товарищу Белкину, видимо, нет дела.

Введение в повседневную практику такой меры наказания, как лишение по суду стальных лиц права управлять автомобилем и мотоциклом, если не по-жизненно, то хотя бы на несколько лет, несомненно, поможет добиться резкого снижения аварийности и нарушений правил движения на транспорте.

Рейдовая бригада журнала «За рулем»:

В. КОНЕТОВ, А. ХИТРОВ,
сотрудники ГАИ и БД;

Б. ДОМРАЧЕВ, К. УГОЛЬКОВ,
сотрудники ОРУД г. Москвы;

Н. БОБРОВ, В. РАЗВИН,
корреспонденты журнала.

Вышли в свет первые номера бюллетеня «За безопасность движения», издаваемого ОРУД города Москвы. Это событие важно, безусловно, встречено с удовлетворением многими профессиональными водителями и владельцами личных автомобилей. Необходимость издания такого бюллетеня назрела уже давно: вопросы организации и регулирования транспортных потоков, безопасности движения и борьбы с аварийностью требуют не только периодического, как это было до сих пор, но и систематического освещения на страницах печатного органа, в котором многочисленные автомобилисты смогут постоянно находить ценные и интересные для них факты и обобщения.

Как сказано в обращении к читателю, опубликованном в № 1, редакция бюллетеня ставит перед собой задачу — бороться за безаварийность на транспорте и безопасность движения по улицам Москвы и подмосковным магистралям, что в свою очередь позволит еще более сократить простои транспорта в ремонте и будет способствовать дальнейшему увеличению перевозок пассажиров и грузов. В бюллетене будут печататься материалы о передовом опыте безаварийной езды и образцового использования автомобилей; профессиональные водители и владельцы личных автомобилей найдут здесь также ценную текущую информацию об изме-

нениях в организации движения на улицах и площадях города, полезные справочные материалы, статьи о работе за рулем в различных условиях, ответы специалистов и т. д. Бюллетень рассчитан на массового читателя.

Уже по первым номерам видно, что редакция бюллетеня стремится выполнять свое основное предназначение. Так, № 1 бюллетеня открывается содержательной статьей комиссара милиции III ранга начальника ОРУД г. Москвы Л. П. Малова «Предупреждать дорожные происшествия». Очень интересен также анализ опыта первых месяцев работы по новым правилам движения, содержащийся в статье В. Владимирова.

В № 2 редакция публикует рассказ о долголетнем опыте безаварийной езды, который накопил шофер одной из московских автобас В. И. Шереметьев. О работе сотрудников следственно-розыскного отдела ОРУД живо и увлекательно рассказывает в своей корреспонденции «Он будет найден» А. Сухарев.

Известно, что одним из самых сложных транспортных узлов столицы является Октябрьская площадь. Сколько раз уже приходилось начинающему водителю озадаченно останавливаться перед въездом на эту площадь, чтобы разобраться в том, как следует дальше продолжать движение. В № 1 бюллетеня «За безопасность движения» такие неопытные водители могут подробно ознакомиться с планом Октябрьской площади и методами регулирования движения на ней. В другой статье, просто названной «Повороты» (№ 2), обстоятельно рассматриваются несколько схем движения транспорта на перекрестках.

Нет сомнения в том, что москвичи — читатели журнала «За рулем» найдут для себя немало интересного и полезного также и на страницах нового бюллетеня «За безопасность движения».

НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВНЕШНИМ СВЕТОВОМ

Недавно утвержден новый государственный стандарт (ГСТ 89—58), определяющий количество, вид, расположение и цвет внешних световых приборов для всех типов автомобилей, троллейбусов, прицепов и полуприцепов, которые будут выпускаться с 1 января 1959 г. 1.

Новый ГОСТ по сравнению с действующим в настоящее время в большей мере отвечает требованиям безопасности движения. При его разработке учтены международные рекомендации по световым и сигнальным огням автомобилей.

В целях лучшего освещения дороги и уменьшения ослепления водителей светом фар встречных автомобилей установлены требования к расположению фар по высоте. Расстояние от поверхности дороги до крайней верхней и крайней нижней точек световых отверстий фар должно быть соответственно не более 1200 и не менее 300 мм.

Опыт эксплуатации автомобилей показывает, что во время тумана и снегопада целесообразно применять специальные противотуманные фары. Они облегчают управление автомобилями и повышают безопасность движения. Поэтому новый стандарт предусматривает установку противотуманных фар, причем только заводского изготовления. Распалгать их надо на

высоте не более 750 мм от поверхности дороги на расстоянии не более 400 мм от крайней габаритной точки кузова по ширине.

Пользоваться противотуманными фарами разрешается только во время тумана или снегопада. Если навстречу движется другой автомобиль или троллейбус, то следует их выключать и включать ближний свет.

В настоящее время на отечественных грузовых автомобилях, специальных легковых автомобилях и прицепах устанавливаются по одному заднему габаритному фонарю и одному стоп-сигналу; не все они имеют указатели поворота. Легковые автомобили обычно не оборудованы отражателями света. Новый ГОСТ предусматривает установку на передней части всех типов спереди и сзади, а на прицепах и полуприцепах — только сзади по два габаритных фонаря.

Прицепы и полуприцепы, которые шире тягача, должны иметь, кроме того, спереди по два фонаря. Автобусы, троллейбусы и автомобили с кузовом типа фургона грузоподъемностью свыше 1 т дополнительно оснащаются верхними габаритными фонарями спереди и сзади. Цвет передних габаритных фонарей — белый, задних — красный.

На наездных автомобилях и прицепах предусматриваются два стоп-сигнала красного цвета. Превыли расположения их вместо 1200 мм до поверхности дощечки ГОСТу изменены на 400—1900 мм.

1 На транспортные средства, изготовленные до 1 января 1959 года, ГОСТ не распространяется.

ВОЗМОЖЕН ЛИ РАЗРЯД МОЛНИИ В АВТОМОБИЛЬ?

Во время туристического путешествия автомобиль попал в грозу. Что делать? Остановиться или ехать дальше? Выйти из машины или оставаться в ней?

Мы попросили ответить на эти вопросы сотрудника энергетического института имени П. М. Кержаковского Академии наук СССР инженера И. Смирнова.

— Молния — это электрический разряд между облаками или облаком и землей. Как известно, она способна поражать не только высокие предметы на земле, как думают многие, но и низменные места, — сказал инженер И. Смирнов. — Причем вероятность поражения молнией зависит от высоты объекта и

материала, из которого он сделан. Молния чаще ударяет в те места, где электрическая проводимость грунта лучше, например, сарай, глинистая почва, спорное бугор, порожена молнией, чем сухой песчаный или каменный грунт. Так, например, если ударит молния по сырому глинистому грунту, более поврежден воздействию молнии, чем если бы он выскочил на бетонном или асфальтовом шоссе.

Насколько опасен удар молнии в автомобиль? В одной из лабораторий Чехословакии была создана искусственная молния. Импульсный разряд напряжением в десять миллионов вольт ударял в металлический кузов автомобиля. Переносчиком энергии молнии в лучшей проводимости между машиной и землей она была полита искусственным поведением. Эксперимент показал, что даже прямой удар молнии в автомобиль с металлическим кузовом не является опасным для пассажиров и не вызывает разрушения машины. Возможен лишь пролом металла крыши кузова и шин, повреждение поднятой антенны и радиоприемника.

Разряд молнии в автомобиль типа кабриолет более опасен, в этом случае может загореться брезентовое покрытие, обшивка сиденья и бортов. Пассажиры, находясь в грозовой или грозовой молнии в автомобиле с брезентовым покрытием, должны его оставить и укрыться вблизи толстых стовпов или в глубоких углублениях. Стоять под высокими деревьями или перебежать с одного места на другое не следует.

Автомобиль на обочине

СЕРИЯ ПЕРВАЯ

ПРЕЖДЕ, ЧЕМ ИСКАТЬ НЕИСПРАВНОСТЬ

Знакомая картина. Часто можно видеть такое зрелище: автомобиль стоит у края дороги или у края впадины и посередине проезжей части; подняты капот и крышка багажника; на мостовой лежит раскрытая сумка с инструментом (бывает и так, что вокруг автомобиля разбросаны гаечные ключи), и водитель, засучив рукава, копается в двигателе. Нередко проходит десятки минут, прежде чем будет найдена и устранена неисправность, полагая пустяковой, то и мигая.

Мы не имеем в виду с помощью этих замочек превратить каждого прочитавшего их водителя в квалифицированного механика. Но попытаемся дать несколько советов, которые помогут опыtnому водителю находить и устранять часто встречающиеся неисправности.

Безопасность, прежде всего! Автомобиль «забастовал». Вы еще не знаете причины. Не пытайтесь сразу же начать, обеспечьте безопасность остановившегося автомобиля. Не жалейте сил, чтобы откатить его с проезжей части и, если возможно, вовсе убрать с магистрали или оживленной улицы. Если остановка произошла вечером, обязательно включите габаритные фонари.

Старайтесь, как можно меньше двигаться, если вы оказались у автомобиля и не раскладывайте инструмент на проезжей части дороги.

Наиболее необходимый инструмент. Держите всегда в легко доступном месте отвертку, пассатижи и разводной ключ. Полезно иметь под рукой небольшой моток проволоки и изоляционную ленту. Утичите, что отверткой может служить монета, сосудом для воды — колесный колодец, шкуркой для чистки контактов — сериик спичечной коробки, а шумом для проверки затора в свечах и в перерывах — сложенная четверть плотная бумага.

Может быть, неисправности нет? Прежде чем браться за инструмент, убедитесь в том, что зажигание включено, в баке есть бензин и двигатель не перегрелся. Если на автомобиле есть «платиновый» замок зажигания, проверьте, не выключен ли он. Не верьте указателю уровня бензина — нередко указатель бывает неточным, лучше проверить уровень бензина в баке самому. Обернув руку платком, осторожно, медленно откройте пробку радиатора, чтобы проверить состояние воды в системе охлаждения двигателя. Достаточно ли масла в картере двигателя? Цед ли и натянут ли должным образом ремень привода вентилятора? Правильно ли натянут ремень — должен пробиться примерно на 10—15 мм.

Только убедившись в том, что двигатель не заводится или не работает, несмотря на включение зажигания, наличие бензина в баке и нормальную температуру в системе охлаждения, приступайте к поискам неисправности.

СОВЕТ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Приказом министра внутренних дел СССР при Главном управлении милиции создан научно-технический совет по вопросам безопасности движения транспорта и пешеходов.

Совет является консультативным органом и призван рассматривать проблемы организации движения и предупреждения дорожно-транспортных происшествий, разрабатывая рекомендации по решению этих проблем.

Членами совета утверждены специалисты в области строительства городов и дорог, эксплуатации автомобильного транспорта и автомобилестроения. В совет входят также работники Государственной автомобильной инспекции и ученые-медики, занимающиеся изучением условий работы водителей.

Совет намечает провести конференции и совещания с целью всестороннего обсуждения важнейших проблем безопасности движения и будет привлекать к решению этих проблем специалистов и практиков автомобильного транспорта. На первом заседании совета разработан план его деятельности до конца 1953 года.

Председателем совета является комиссар милиции II ранга т. М. В. Барсуков; его заместителями избраны начальник ГАИ СССР А. М. Корнилицын и директор НИИАТ т. Н. Б. Островский, ученым секретарем — инженер Г. И. Клиникошкин.

ПРИБОРАМ АВТОМОБИЛЕЙ

Все автомобили оборудуются двумя передними и двумя задними, а прицепы — двумя задними указателями поворота. На небольших автомобилях и прицепах допускается установка только двух указателей поворота с боков кузова. Цвет передних указателей поворота — соответствующий, задних и боковых — красный или оранжевый.

Согласно новому ГОСТу свет габаритных фонарей и задних указателей поворота должен быть хорошо виден в вертикальной плоскости — в пределах 30° и в горизонтальной — в пределах 90°, передних указателей поворота — соответственно в пределах 30° и 135°, стоп-сигнала в пределах 60° и 90°.

На всех транспортных средствах предусматривается фонарь заднего номерного знака.

Каждый автомобиль, прицеп и полуприцеп будут оборудоваться отражателем света. При этом последний должен иметь спереди и сзади по два отражателя. Задние отражатели света прицепов (полуприцепов) должны иметь два дополнительных треугольных с неограниченной белой зоной в центре. На автомобилях и прицепах (полуприцепах), длина которых превышает 10 м, дополнительно будут устанавливаться по два отражателя света на боковых поверхностях кузовов (платформ). Цвет задних отражателей света красный, передних и боковых — желтый.

Известно, что при современных скоростях движения величина максимальной

дальности освещения дороги отечественных автомобилей фар является недостаточной. К тому же свет оказывает вредное воздействие на водителей, что в отдельных случаях является причиной дорожно-транспортных происшествий. Все это обстоятельство является действующим в настоящее время нормам светоразделения автомобильных фар устаревшим. Их следует пересмотреть, учитывая результаты последних исследований. Необходимо ускорить разработку и внедрение в производство нового типа автомобильных фар с противослепяющим приспособлением, увеличив максимальную освещенность дальним светом.

Дальнейшее внимание должно быть отечественных транспортных средств также недостаточна, она намного меньше, чем предусматривает международная рекомендация. Так, стоп-сигнал и указатели поворота отечественных автомобилей видны ночью за 200 м, задние габаритные фонари грузовых автомобилей — за 140 м, в то время, как рекомендованная дальность видности всех этих средств должна быть не менее 300 м.

Интерес безопасности движения требует разработки и внедрения в производство световых и сигнальных огней автомобилей была завершена в ближайшем будущем. Отечественная промышленность должна начать выпуск световых приборов автомобилей с лучшими светотехническими характеристиками.

Инж. В. РЕЗНИКОВ.



БРОНЕАВТОМОБИЛИ И БРОНЕТРАНСПОРТЕРЫ



1



2



3

В последние годы в связи с появлением атомного и термоядерного оружия на страницах зарубежной военной прессы появились статьи, в которых рассматриваются вопросы повышения маневренности сухопутных войск.

Общая тенденция при этом направлена на повышение подвижности воинских частей путем уменьшения их размера и увеличения скорости, радиуса действия и проходимости транспортных средств. Это нашло свое отражение в некоторых созданных конструкциях боевых машин, поступающих на вооружение стран северо-атлантического блока.

На вооружение стран НАТО поступают как гусеничные и полугусеничные бронетранспортеры американского производства, так и колесные бронетранспортеры и бронетранспортеры английского и французского производства.

Английские бронетранспортеры «Феррет МК-1» и «Феррет МК-1» (рис. 1) предназначаются, в основном, для связи и ведения разведки. С этой целью на каждой машине устанавливаются по две радиостанции. Боевой вес этих бронетранспортеров соответственно 4,17 и 4,32 тонны, экипаж — два человека, вооружение — один пулемет.

Автомобили «Феррет» имеют легкую противопульную броню толщиной 10 мм. Двигатель мощностью 116 л. с. обеспечивает машине скорость 75 км/час. Особенности конструкции является наличие независимой подвески всех четырех

ведущих колес с бескамерными шинами низкого давления и дублированные приводы управления, что позволяет изменять направление движения машины без ее разворота. Движение как вперед, так и назад может производиться одинаковыми скоростями.

Другая английская машина — бронетранспортер «Сарацин» (рис. 2) имеет бензиновый восьмичилиндровый двигатель мощностью 160 л. с. Он предназначен для перевозки личного состава, вмещает 12 человек и вооружен двумя пулеметами: один — во вращающейся башне, второй — на турельной установке. Скорость «Сарацина» — 56 км/час.

Бронетранспортер «Сарацин» имеет закрытый герметизированный корпус, позволяющий преодолеть брод глубиной до 1 метра, гидромеханическую трансмиссию, состоящую из гидромурты и механической коробки передач с преселекционным механизмом переключения. Все шесть ведущих колес имеют независимую торсионную подвеску и отдельные понижающие редукторы.

На базе «Сарацина» создан бронетранспортер «Саладин» (рис. 3). Он весит 10,7 тонны и имеет экипаж 3 человека. «Саладин» вооружен 76-мм пушкой и двумя пулеметами. В передней части башни, с внешней стороны, устанавливается несколько гранатометов для дымопуска. Силовая установка, трансмиссия и ходовая часть те же, что и у бронетранспортера «Сарацин». Бронетранспортер предназначен, в основном, для ведения разведывательных операций.

В октябре 1956 года на выставке в Англии демонстрировался многоцелевой открытый бронетранспортер FV 1609 (A), изготовленный на базе 1-тонного серийного грузовика. Он имеет двигатель мощностью 120 л. с. и развивает скорость 64 км/час. Емкость его топливных баков — 120 литров, запас хода 400 км. Трансмиссия — механическая с двумя ведущими мостами. Подвеска независимая, торсионная, с телескопическими амортизаторами.

Во Франции фирма «Танар» выпускает бронетранспортер EBR 75 (рис. 4), имеющий целый ряд конструктивных особенностей. Все четыре моста машины выполнены ведущими, причем средние

колеса имеют металлические ободы и снабжены разлитыми грунтозацепами. При движении по хорошей дороге гидравлические устройства поднимают эти колеса вверх, и машина идет на двух осях (передней и задней). В тяжелых дорожных условиях средние колеса опускают вниз, нагрузка на оси уменьшается, ведущими становятся все восемь колес. Органы управления размещены в носовой и кормовой частях машины. Двигатель мощностью 200 л. с. размещен в средней части корпуса под полом башни. Боевой вес машины 15,2 тонны, экипаж 4 человека. Максимальная скорость — до 90 км/час.

Башня бронетранспортера EBR 75 имеет несколько необычную конструкцию. Она состоит из двух частей: верхней, соеди-



4



5



6

МОТОЦИКЛЫ И МОТОРОЛЛЕРЫ

За последнее время в военной и специальной технической печати появились сообщения о распространении и применении мотоциклов в армиях США, Франции, Италии, Западной Германии и других стран.

По отзывам западной печати, существующие конструкции мотоциклов, применяемые в качестве артиллерийских, транспортных и самоходных установок, обеспечивают высокую подвижность и маневренность не только в условиях хороших дорог, но и по проселкам, тропинкам, пересеченной местности, что весьма важно для воздушно-десантных войск и разведывательных групп.

Мотоциклы специальной конструкции применяются в качестве легких транспортеров, машин связи, кабелеукладчиков, тягачей легких артиллерийских самоходных минометных и артиллерийских установок. Они имеют высокую литровую мощность, порядка 60—70 л. с.,

и небольшой удельный вес на единичную мощность (всего 6,0—8,0 кг/л. с. против 12 кг/л. с. у автомобилей). Даже при отсутствии устройств для повышения проходимости мотоцикл проходит там, где автомобиль буксует.

Согласно данным, опубликованным в бельгийском журнале «Л'Арме-Ля Нация», в воздушно-десантных войсках Франции в качестве тягачей для 75-мм безоткатных орудий применяются мотоциклы повышенной проходимости «Терри» и «Бернгард».

В итальянской армии на базе серийных агрегатов мотоциклов фирмы «Гуччи» разработан мотоцикл повышенной проходимости. Он обладает грузоподъемностью до 500 кг, имеет привод на все колеса и изменяющуюся применительно к дорожным условиям колею. Мотоцикл приспособлен для использования в горных условиях.

Значительно переоборудован для воен-

ных целей мотороллер массового производства итальянской фирмы «Веспа 150 cc» (см. снимок). На нем смонтировано безоткатное орудие Базуна 75 мм.

На мотороллере Веспа 150 cc установлен двухтактный цилиндрический двигатель с рабочим объемом 146 см³, развивающий мощность 10 л. с. при 7500 об/мин. Коробка передач четырехступенчатая. Передняя вилка рычажная, задняя подвеска — торсионная. Емкость топливного бака 12 литров, обеспечивающая запас хода до 300 км. Максимальная скорость до 100 км/час. При использовании в воздушно-десантных войсках мотороллер сбрасывается на парашюте в специальном контейнере, предохраняющем его от повреждения и обеспечивающем быстрый выход в действие.

Д. БУТЕНКО, инженер-полковник.

Киев.

ненная с пушкой, связано с низкой частотой при помощи цапф и имеет возможность колебаться в вертикальной плоскости. При такой конструкции верхняя половина башни выполняет роль противовеса, что позволяет большую часть пушки вынести вперед, увеличив свободный объем внутри башни.

Среди современных американских конструкций следует назвать бронетранспортер М-59, который имеет экипаж из двух человек, вмещает десант из 10 человек и вооружен одним пулеметом калибра 12,7 мм. Внутри корпуса установлен групповой воздухоочиститель.

Для посадки и высадки десанта задний кормовой лист выгнут откидным. Помимо этого, в корме имеется два люка. Моторная установка состоит из двух двигателей общей мощностью 290 л. с.

Водоходного двигателя этот бронетранспортер не имеет, и движение на плаву осуществляется за счет перематывания гусениц. М-59 разнаезает скорость на суше до 50 км/час, на плаву — 6 км/час.

Для укомплектования частей морской пехоты в США выпускаются гусеничные машины типа LVT, наиболее современным представителем которых является модель, показанная на рис. 5. Боевой вес этого бронетранспортера равен 37 тонам. Экипаж — 6 человек, десант — 20 человек. Корпус машины закрытый. Передний лобовой лист откидной. Во вращающемся на 360° башне установлен на 105-мм гаубица, а на крыше башни — зенитный пулемет. На транспортере установлен V-образный 12-цилиндровый бензиновый двигатель «Континенталь» мощностью 810 л. с.

Для использования в сильно заболоченной местности американская промышленность выпускает транспортер М-76 (рис. 6). Он весит 4 тонны, имеет экипаж из двух человек и вмещает десант из 10 человек. Корпус изготовлен из алюминированного сплава. Гусеницы — пластинчатые обрешеченные, шины — опорных катков пневматические. Транспортер М-76 может двигаться по воде, причем движение на плаву осуществляется при помощи гребного винта. На машине установлен двигатель мощностью 127 л. с. Максимальная скорость на суше — 45 км/час, на плаву — 7 км/час. Весистеное низкое удельное давление (0,2 кг/см²) транспортер обладает снегоходными качествами.

Инженер-подполковник
Ю. ВАРАНСКИН.



Итальянский моторолдер «Веспа» со смонтированным на нем безоткатным орудием и кассетой для комплекта боеприпасов.

КАРБЮРАТОР ДЛЯ МОТОЧНЫХ И СПОРТИВНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

И. Н. ПАВЛОВ

Почти на всех европейских спортивных и гоночных автомобилях модели 1955 года установлен карбюратор итальянской фирмы «Вебер», хорошо зарекомендовавший себя во многих спортивных автомобилях этого класса. По отзывам специалистов и гоночников, он отличается качествами, делающими его наиболее пригодным для применения на скоростных машинах.

Как известно, скорость воздуха в диффузоре карбюратора скоростных двигателей пропорциональна высоте этого диффузора (до 9000 об/мин), так высока, что практически совершенно безразлично, выполнен ли карбюратор с восходящим потоком, по прямой схеме, или с нисходящим потоком воздуха. В связи с этим карбюраторы, предназначенные для двигателей спортивных и гоночных автомобилей, выполняются в последние годы как прямоточные, без дополнительных конструктивных затрат на обеспечение нисходящего (падающего) потока воздуха. Благодаря этому упрощается проектирование головных цилиндров двигателей, с помощью каналов, а также появляется возможность снижения габаритной высоты двигателя.

Карбюратор «Вебер», тип ДСО, также имеет автоматический клапан на впускном-ускорителем и автоматический действующий экономайзер. Особенно хороши условия для работы карбюратора с двухцилиндровых двигателях (на каждые два цилиндра один двохвостный карбюратор). Однако, если один двохвостный карбюратор «Вебер» представляет собой два работающих совершенно независимо друг от друга простейших карбюраторов.

На рисунке изображена схема действия карбюратора. Воздух попадает в карбюратор сбоку, протекает по удлинительным трубам 20 распылителя 24 и смешивается в распылителе с поступающим из трубки 23 топливом, после чего поводится через горловину диффузора 26 к дроссельной заслонке 28 и далее к воздушному двигателю. Закрытые каналы трубок распылителя являются выравнивающие пульсации, вызываемые работой карбюратора; они способны обеспечить равномерное протекание воздуха у трубки 23 и, следовательно, достояние постоянства топливно-воздушной смеси. Воздух поступает в поплавковую камеру карбюратора 16 через игольчатый клапан 12; открытие иглы клапана 13 и подсос топлива регулируется поплавком, находящимся на оси 14.

Из поплавковой камеры 16 топливо попадает через главный жиклер 6 в смесительную трубку 35, смешивается здесь с воздухом, поступающим через воздухокорректирующий жиклер 8 и протекает через трубку 23 в смесительную камеру, образуя по ходу из распылителя 24 и диффузора 26.

Распылительные ноздлы 24 имеют задачу повышать давление смеси топлива, поступающей в трубку 23, и подводить эмульсию в середине горловины диффузора, что способствует образованию топливно-воздушной смеси.

При работе двигателя на холостом ходу топливо подводится из поплавковой камеры 16 по соответствующим каналам к жиклеру холостого хода 10. Образовывая с помощью воздуха, входящего через воздушный жиклер 11, эмульсия поступает по каналу 14 и через регулирующий иконический винт 32 отверстие холостого хода 30 в задроссельное пространство во впускном коллекторе двигателя. Здесь она смешивается с воздухом, поступающим через маленькую щель, которая обеспечивает плавность перехода от холостого хода к рабочей смеси. Это улучшает экономичность двигателя при работе на холостом ходу. Кроме того, смесь при холостом ходе попадает во впускной трубопровод двигателя также через переходное отверстие 29, находящееся на уровне дроссельной заслонки и обеспечивающее при открытии последней равномерное увеличение оборотов сразу с режима холостого хода.

Задача жиклера-ускорителя является кратковременное обогащение рабочей смеси и повышение числа оборотов при резком открытии дроссельной заслонки (разгоне автомобиля). Насос-ускоритель

имеет металлический поршень 22, который приводится с помощью тяги 33, моториком на валу и топливно-заслонки и шарнирной системы рычагов 2. При закрытии дроссельной заслонки рычаг 2 поворачивается, и топливо-заслонка открывается в колодец насосной камеры через впускной клапан 17 по каналу 21. При открытии дроссельной заслонки поршень отжимается, преодолевая сопротивление пружины 5, и выталкивает смесь в колодец топлива по каналу 34, через игольчатый клапан 4 и жиклер насоса-ускорителя 23 в смесительную камеру.

Для того чтобы можно было уменьшать количество топлива, подаваемого насосом-ускорителем, в карбюраторе «Вебер» предусмотрен возвратный жиклер насоса 1; который отжимается неподвижное топливо по каналам 31 и 27 обратно в поплавковую камеру.

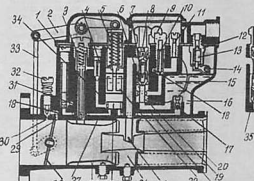
Для того чтобы начало выпрыска не задерживалось, эта регулировка количества выпрыскиваемой смеси может осуществляться также сокращением хода поршня насоса 22, для чего в колодце цилиндра насоса предусмотрено соответствующее дистанционное кольцо 25.

Жиклер 3 насоса-ускорителя может, однако, работать и на смеси топлива и воздуха, содержащий горючую смесь до состава, соответствующего полной мощности двигателя. Как только разрежение во впускном коллекторе двигателя достигает определенной величины, игольчатый клапан 4 приподнимается и во впускной коллектор поступает топливо по каналу 17, каналы насоса 21 и 34 и жиклер насоса 3 определенное количество топлива, обогащая его рабочую смесь.

Карбюратор «Вебер» изготовляется из сплава «антинораль», который соединяет в себе такие качества, как низкий вес и высокую стойкость против механических износков и коррозии.

Устройство карбюратора.

- 1 — Возвратный жиклер насоса-ускорителя.
- 2 — система рычагов привода поршня насоса-ускорителя.
- 3 — жиклер насоса-ускорителя.
- 4 — впускной игольчатый клапан насоса-ускорителя.
- 5 — возвратная пружина насоса-ускорителя.
- 6 — главный жиклер.
- 7 — смесительная трубка.
- 8 — воздухокорректирующий жиклер (корректирующий).
- 9 — динамический воздухоосборитель.
- 10 — жиклер холостого хода.
- 11 — воздушный жиклер холостого хода.
- 12 — игольчатый клапан поплавка.
- 13 — игла поплавка.
- 14 — канал.
- 15 — поплавок.
- 16 — поплавковая камера.
- 17 — игольчатый клапан насоса-ускорителя.
- 18 — смесительный канал холостого хода.
- 19 — соединительный канал холостого хода.
- 20 — удлинительные трубки распылителя.
- 21 — впускной канал насоса-ускорителя.
- 22 — поршень насоса-ускорителя.
- 23 — впускной канал насоса-ускорителя.
- 24 — дистанционное кольцо.
- 25 — диффузор.
- 26 — дроссельная заслонка.
- 27 — возвратный канал насоса-ускорителя.
- 28 — дроссельная заслонка.
- 29 — переходное отверстие.
- 30 — отверстие холостого хода.
- 31 — возвратный канал для топлива.
- 32 — регулирующий винт холостого хода.
- 33 — тяга привода насоса-ускорителя.
- 34 — канал насоса-ускорителя.
- 35 — смесительная трубка.



Новости ВАРШАВСКОЙ техники

МОПЕД С АВТОМАТИЧЕСКИМ СЦЕПЛЕНИЕМ

Итальянская фирма «Гарелли» выпустила новую модель мопеда, имеющего автоматическое центробежное сцепление и ряд других конструктивных усовершенствований. На машине устанавливается компактный микролитражный двигатель «Мосинто-388» с рабочим объемом цилиндра 388 см³ и весовой всего 7 кг. Максимальная мощность двигателя — 1,8 л. с. Передача крутящего



Двигатель «Мосинто-388»

момента на колесо осуществляется через коробку передач, как в старой модели, а с помощью приводного фрикционного механизма, сдвигающего непосредственно на коленчатом валу и имеющего отчетливое приспособление. Автоматическое центробежное сцепление, получившее название «двухрычажное», монтируется на валу. Оно состоит из барабана с центробежно раздвигающимися внутренними колесами и шарикового механизма свободного хода. Сцепление

НОВЫЙ СПОРТИВНЫЙ

На западногерманском автомобильном заводе Порше, который выпускает, в основном, гоночные и спортивные автомобили среднего класса (гоночные — П Формулы, спортивные — 90 л), недавно создана новая модель автомобиля. Она является дальнейшим развитием известной конструкции автомобиля «Порше-Свайлер», на котором за последнее время были одержаны многие победы в международных соревнованиях, и поэтому представлял особый интерес.

На машине сохранен двигатель той же конструкции, но с несколько увеличенным рабочим объемом цилиндров (1,6



ПНЕВМАТИЧЕСКИЙ ШТУП ДЛЯ КОНТРОЛЯ УРОВНЯ МАСЛА

За рубежом находят все большее применение простой и удобный пневматический шуп для проверки уровня масла в картере двигателя, позволяющий производить контроль, не вынимая шпун и не отбирая его показания (с помощью выходящего воздуха). Благодаря наличию в полом шпуне отверстия, расположенного на определенной высоте, соответствующей минимальному уровню масла, можно быстро определить, достаточно ли масла в картере или требуется его долить. Для этого надо лишь, как показано на рисунке, нажать на прозрачную «группу», которая легко надевается на верхний конец шпун. Если после нажатия в трубе по-прежнему является масло, то это значит, что отверстие шпун погружено в масло и уровень масла вполне достаточен.

Отсутствие масла в трубе говорит о том, что уровень масла опустился ниже уровня отверстия, т. е. ниже нормального.

Микролитражный мотоцикл «Гарелли-70».

действует автоматически, при вращении рукоятки управления газом. Новый мопед развивает скорость до 40 км/час, расходует 1,25 литра топлива на 100 км пробега и способен преодолевать подъемы до 7%. На этой машине в рекламных целях была невольно совершена поездка по Сахару известный спортсмен, имевший с собой около 50 кг багажа, пересек пустыню в течение нескольких дней.

Другими интересными новинками той же фирмы являются мопед «Мосинто-50» с двигателем, развивающим мощность 2 л. с., и микролитражный мотоцикл «Гарелли-70» с двигателем мощностью 3,3 л. с. Мопед «Мосинто-50» имеет трехступенчатую коробку передач, выполненную в одной блоке с двигателем, открытые телескопические амортизаторы и двойное сиденье. Он развивает скорость до 58 км/час, расходует 1,4 л топлива на 100 км и способен преодолевать подъемы до 20%. На мотоцикле «Гарелли-70» устанавливается, также выполненный в одной блоке с трехступенчатой коробкой передач, микролитражный двигатель с рабочим объемом цилиндров 70 см³. Мотоцикл развивает скорость до 75 км/час, расходует 1,7 л топлива на 100 км и способен преодолевать подъемы до 23%. Топливный бак мотоцикла вмещает 12 л бензина, что обеспечивает радиус действия без заправки до 700 км. Мотоцикл снабжен двойным седлом и предназначен, в основном, для туризма и спорта.

АВТОМОБИЛЬ «ПОРШЕ»

литра), развивающий мощность 150 л. с. при 7200 об/мин. (Полутурбодвигательный двигатель «Порше» имел мощность 142 л. с. при том же числе оборотов). Основные конструктивные изменения произведены в шасси автомобиля: значительно облегчена рама, выполненная в виде центральной трубы с решеткой, усовершенствована передача ось, снижен центр вращения маятниковой подвески задней оси и т. д. На машине установлено центрально расположенное рулевое управление с равноплечными поперечными рулевыми тягами и новая пятиступенчатая коробка передач с картером туннельного типа. На тормозных барабанах предусмотрено установление ребра, весьма способствующее интенсивному отводу тепла от тормозов. Значительно улучшена подвеска передних и задних колес.

В результате ряда конструктивных мероприятий все машины удалось снизить до 520 кг, вместе с увеличением мощности двигателя это дало значительное повышение максимальной скорости автомобиля (данные о скорости не приводятся).



НАДДУВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЭНЕРГИИ ВЫПУСКНЫХ ГАЗОВ

В Германской Демократической Республике в настоящее время отмечается все большее распространение установка на двигателях грузовых автомобилей компрессоров для привода, в которых используется энергия выхлопных газов.

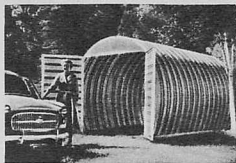
Правильное применение таких компрессоров было продвинуто стремлением улучшить разгонную динамику грузовых автомобилей, которые при эксплуатации их с полной нагрузкой нередко мешают правильной организации потока движения на дорогах. Возмущения, вызванные динамикой автомобилей лежат, как известно, на пути повышения мощности двигателя, либо посредством увеличения рабочего объема его цилиндров, либо применением наддува. Поскольку и тот и другой путь связаны с значительными трудностями и потерями, Центральное управление автомобильного транспорта ГДР обратилось к конструкторам с предложением найти наиболее рациональное решение вопроса и, в частности, рекомендовало изучить конструкцию турбоадаптера с помощью выхлопных газов, найдя себе применение в авиации.

В результате ряд научных предприятий предложили свои конструкции подобных турбокомпрессоров, предназначенных для автомобилей. Первыми компрессорами, имеющими механический привод от коленчатого вала, они имеют то преимущество, что не требуют отбора воздуха, идущего на сгорание топлива, не затрачивая полезную мощность двигателя, а используя энергию выхлопных газов, которая до сих пор терялась без пользы.

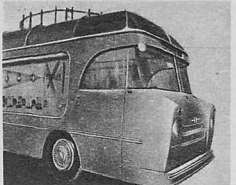
Наиболее эффективной является конструкция турбокомпрессора типа «Феррарис», конструкция которой показана на рисунке, где 1 — картер двигателя, 2 — выход из картера (со стороны шпунга), 3 — картер турбины с кольцом сопел и турбинным колесом (со стороны шпунга), 4 — подшипники с роликовыми опорами и 4 — подвод масла под давлением. Как видно из рисунка, турбокомпрессор «Феррари-

с» выполнен со свободным расположением турбинного колеса, т. е. опора осуществляется в центральном картере с помощью роликовых подшипников, вращающихся вокруг оси, которая и общей системе смазки двигателя. Вход засасываемого воздуха осуществляется центрично (по оси), а выход — тангенциально, в ту же сторону, как выходящие газы поступают в турбину тангенциально (с помощью направляющего лопаточника). Благодаря хорошей смазке подшипников и удачному подбору материалов турбокомпрессор способен выдержать длительные испытания, работает надежно при самых высоких оборотах и имеет достаточный срок службы. Снижен также до минимума и шум, который обычно создают высокооборотные компрессоры.

По данным журнала «Кraftfahrzeigtechnik», применение турбокомпрессоров с механическим приводом и энергией выхлопных газов, позволяет повысить мощность двигателя на 30—40 процентов, снизить удельный расход топлива на 5—15 процентов. Монтаж таких турбокомпрессоров на двигатель, по сравнению с механическими компрессорами, гораздо проще, так как не требуется специальный привод. Чаще всего турбокомпрессоры монтируются не уже существующим двигателям, но одновременно на ряде предприятий начато проектирование двигателей с вращением турбокомпрессорами.



ПЛАСТИЧЕСКИЕ МАССЫ открывают все новые и новые возможности для своего применения, о чем свидетельствует показанный на фото переносной гараж, выпускаемый одной из итальянских фирм. Он очень легок, хорошо защищает автомобиль от непогоды и изменений температуры наружного воздуха (так как имеет низкую теплопроводность) и отличается высокой устойчивостью против коррозии и других воздействий внешней среды.

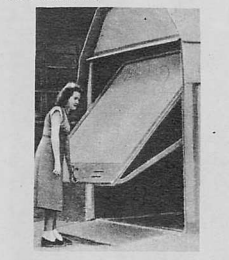


ВЕТРОВОЕ панорамическое стекло, обеспечивающее почти круговой обзор с места водителя, установлено на одной из моделей автобуса, изготовленного для Всемирной выставки в Брюсселе. Достигается такой эффект тем, что вместо обычной стойки между ветровым стеклом и опускающимися стеклами кабины установлена прозрачная направляющая шина, выполненная из плексигласа.



МОТОРОЛЛЕРНЫЕ ТАКСИ появились летом этого года в Риме. Их выпускает известная фирма «Ламборетта». Такие такси особенно удобны для коротких поездок, а также для осмотра многочисленных туристами достопримечательностей итальянской столицы.

УДОБНАЯ откидная дверца и съемные внутренние огнеупорные плиты характеризуют этот легкий транспортируемый гараж для автомобилей индивидуальных владельцев, выпускаемый народным предприятием Роубр в Диттау (Германская Демократическая Республика). Завод изготавливает гаражи трех типов-размеров: для автомобилей среднего типа, для малолитражек и для мотоциклов с колясками.



В ТАГГАЧАХ «Интернешл Харвестер» расстояние от переднего бампера до задней стенки тягача сокращено до 1 м 22 см. Расположенные на уровне пола окна из дымчатого стекла дают возможность водителю видеть дорогу непосредственно вониз тягача.



НОВЫЙ прибор, предохраняющий аккумуляторы от чрезмерного нагрева при зарядке, выпущен американской фирмой «Вейнер Хитинг». Прибор встраивается в специальную отверстие в крышке одного из аккумуляторов, при этом его нижний конец приблизительно на 5 см погружается в электролит. Когда температура электролита достигает 38°C, находится в контакте, включая в зарядную цепь дополнительное шунтовое сопротивление, в результате чего величина зарядного тока уменьшается.

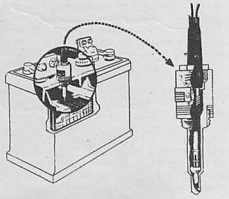


ФОТО-ЭКРАН



СПЕЦИАЛЬНАЯ вызывная радиосеть, позволяющая оповестить абонентов, находящихся в движении, по стране автомобиле, начала функционировать недавно в Швейцарии. Оповещение производится следующим образом: на каждом автомобиле, являющемся абонентом сети, устанавливается миниатюрный радиоприемник, воспринимающий только радиосигналы присвоенного ему абонентного номера. Сигналы эти передаются двумя мощными радиостанциями, преобразующими в них телефонные послания ЦТС, куда сходятся все вызовы автомобилей-абонентов, когда сигнал достигает приемника автомобиля, на приборной доске его вспыхивает световой сигнал или звучит зуммер. Прием сигнала, находящийся в автомобиле абонент по ближайшему телефону связывается с ЦТС, где и узнает, кто его вызывает.



ЭТО САМЫЙ длинный грузовой автомобиль в мире. Размеры описываемого кузова: длина — 14 м, ширина — 4,58 м. Скорость автомобиля — 56 км/час.



АВТОМОБИЛЬ «Листер-Ягуар» в настоящее время является самым быстрым английским автомобилем. Обращает на себя внимание форма задней части кузова, которая приподнята до уровня головы водителя, что сделано для того, чтобы уменьшить завихрение и снизить тем самым общее сопротивление воздуха.



ПО ДОРОГАМ



ЕГИПТА

А. В. СИДОРЕНКО,
член-корреспондент Академии наук
СССР

Недавно мне довелось побывать в Египетском районе Объединенной Арабской Республики (ОАР). Поездка оставила у всех членов нашей делегации неизгладимое впечатление. Нас поразила не только полная экзотики природа Египта, всемирно известные исторические памятники, созданные руками египтян. Свободолюбивый дух, твердая решимость отстаивать свою независимость, исключительные трудолюбие и гостеприимство египетского народа — все это не могло не восхищать.

Немало интересного увидел я и как автомобилист. Своими наблюдениями хочется поделиться с читателями журнала «За рулем».

Первое, что бросается в глаза в уличном движении крупнейших городов Египетского района ОАР — Каира и Александрии, — это необычная пестрота видов транспорта и почти полное от-

сутствие каких-либо ограничений движения.

По узким улицам на высокой скорости с очень небольшими интервалами несется поток автомобилей самых различных марок — от последних американских, французских, немецких и чешских моделей до старых дребезжащих машин, принадлежности которых к той или иной фирме установить не представляется возможным. Здесь же лавируют юркие велосипедисты, перевозящие грузы либо на специально приспособленные легкие багажники либо на голове.

На улицах городов довольно много извозчиков. Более дешевая плата за проезд, большой спрос со стороны многочисленных иностранных туристов, которые в погоне за экзотикой хотят прокатиться на лихаче, — все это позволяет извозчикам не без успеха соперничать с легковым автотранспортом.

Также успешно конкурируют с грузовыми автомобилями маленькие ослы и лошади, перевозящие различную поклажу. Тариф за перевозку грузов грузовым транспортом здесь во много раз ниже, чем на автомобилях. Поэтому в Египте очень редко встречаются грузовые машины; их почти нет в городах и только иногда можно увидеть на шоссейных дорогах.

На один грузовой автомобиль в Египетском районе ОАР приходится пять легковых.

Немеханизированные транспортные средства хотя и создают серьезные препятствия для движения, тем не менее они полнопольны на улицах. Движение гужового транспорта запрещено только в Александрии на набережной,

протянувшейся на 27 км вдоль Средиземного моря.

По улицам движутся старые, открытые с боковых сторон трамваи, до отказа заполненные пассажирами. В Александрии можно встретить двухэтажные трамваи, которые в центре города, где улицы становятся очень узкими, уходят под землю, превращаясь тем самым в поезд современного метрополитена.

Движение пешеходов никем и ничем не регламентируется. Они переходят улицы там, где хотят, а полицейские-регулирующие равнодушно наблюдают за этим.

Несмотря на все это, ездят в городах Египетского района ОАР очень быстро, иногда даже чересчур. Сделать резкий поворот направо или налево не за счет его ряда, «подрезать» дорогу другому автомобилю — явления самые обычные, не вызывающие возмущения даже у того водителя, перед носом которого пересекли путь. «Подрезают» также велосипедисты, извозчики.

Никаких резервных зон или осевых линий на улицах нет, и мы не раз наблюдали, как автомобили, зауряд правую сторону, дигались по левой, даже там, где проезжую часть разделяют трамвайные пути. На все это полиция смотрит спокойно и на останавливает нарушителей. У нас сложилось впечатление, что полиция не столько регулирует, сколько наблюдает за движением, вмешиваясь только в крайних случаях.

Регулируемых перекрестков мало. Даже там, где движение очень интенсивно, шоферы самостоятельно решают, как лучше разъехаться автомобилям. Однажды нам нужно было свернуть влево с улицы 26 Июля — одной из самых оживленных в Каире. Шофер автомобиля, в котором мы находились, не стал ждать, когда окончится поток встречных машин, как следовало бы поступить по нашим правилам, а начал медленно поворачивать налево, пока, наконец, не перекрыл движение во встречном направлении.

Еще более «книзописную» картину мы наблюдали после окончания скачек на ипподроме в Каире. Все прилегающее к ипподрому улицы были буквально забиты автомобилями. Из этой «автокаши» машины не только выехали на проезжую часть, но и разворачивались в обратном направлении, дигались назад, создавая беспорядок на улице. А сзади них стоял, довольно равнодушно взирая на все, неизменный полицейский.

Езда в Каире, Александрии и других городах требует особой осторожности, тем более, что пешеходы и извозчики вообще мало обращают внимания на сигналы автомобилей. Кстати, подавать звуковые сигналы разрешено как днем, так и ночью.

При такой организации движения нередко бывают автомобильные происшествия. Не случайно в городах широко распространено страхование автомобилей. Владелец машины делает ежегодный взнос, и при несчастном случае страховая фирма берет на себя все хлопоты о пострадавшем. Она же выплачивает ему пенсию или страховую сумму его семье.

Среди автомобилей легко различить таксомоторы, окрашенные в темно-синий цвет с белыми полосами на крыльях в Каире или с оранжевыми крыльями в Александрии. Такая машина видна из-

У пирамиды Хеопса.



далека, и пассажир может ее быстрее заметить, чем наше такси. Оплата за пользование таксомоторами имеет некоторые особенности: за первый километр берут дороже, нежели за все последующие. Это сделано для того, чтобы шоферы не отказывались возить пассажиров на небольшие расстояния.

Вечером центральные улицы Каира и Александрии запружены автомобилями. Владельцы загородных вилл и особняков приезжают в центр города, чтобы провести время в ресторанах, кафе, казино. Автомобили стоят везде, часто даже там, где имеется знак, запрещающий стоянку. Их расплавают вплотную друг к другу, не загораживая. Для того чтобы выехать, нужно сдвинуть длинный ряд автомобилей в сторону, вперед или назад. У таких стоянок толпятся добродельные сторожа, которые за пиастр готовы помочь подвинуть автомобиль, открыть дверцу.

Повсеместные стоянки автомобилей не настолько уж загораживают улицы, как может показаться на первый взгляд. Они не запрещены даже на узких улицах и не особенно мешают движению. Во многих местах для стоянок отведены также тротуары.

Шосейных дорог в Египетском районе ОАР немного. Протяженность дорог с твердым покрытием — около 3 тыс. км. Они сосредоточены в основном в зоне Суэцкого канала, в дельте Нила и между Каиром и Средиземным морем. Этим районам, имеющим важное стратегическое значение, английские колонизаторы уделяли в свое время наибольшее внимание. Именно здесь они и зели дорожников строительство. Дороги Каир — Александрия, Каир — Исмания, Порт-Саид — Суэц, Суэц — Каир — обычные асфальтированные, по которым свободно могут проехать в одном направлении два автомобиля. Строительство их не представляет больших трудностей, так как почти никаких искусственных сооружений не требовалось. Они не имеют кюветов, поскольку дожди здесь — редчайшее явление. Только в некоторых местах такая дорога заносится поднявшимися песками, задуваемыми из пустыни.

Довольно ровный рельеф местности и прямые дороги позволяют шоферам держать высокие скорости. На многих шоссе вместо контрольных столбиков установлены старые бочки из-под смолы, когда-то использованной для асфальтирования дорог. Это, конечно, не украшает дорогу, но зато дешево.

Через каждый километр за шахматным полем — то справа, то слева — встречаются невысокие километровые столбы. Такое расположение их очень удобно, особенно для наблюдения за рас-

стоянием ночью, и нам представляется целесообразным применить его на дорогах СССР. Эти же столбы использованы и для укрепления рекламных щитов. Из египетских дорожных знаков только один оказался новым для нас. Это — знак, предупреждающий о сдвиге. Он удобен в тех случаях, когда дорога пролегает по волнистому рельефу.

В Египетском районе ОАР имеется разветвленная сеть грунтовых дорог, раскрытых плотно укатанным слоем глины. Подобное дорожное покрытие в целях его сбережения периодически поливают водой из проложенных рядом каналов. Благодаря сухой климату дороги хорошо сохраняются; их содержание обходится очень дешево. Нам кажется, что в Средней Азии летом могли бы быть сооружены такие дороги с глинистым покрытием.

На некоторых шоссе дорог Египетского района ОАР на закруглениях установлены светящиеся ночью разграничительные линии. Это небольшие стеклянные отражатели в резиновой подушке, вмонтированные в асфальт. В темноте южной ночи они создают впечатление линии светящихся звездочек.

Невозможно сказать нескольких добрых слов о египетских шоферах. Взаимозависимость, корректность — отличительные их черты. Мы ни разу не видели пререкающихся, спорящих друг с другом шоферов. Высоко развито среди них чувство взаимной поддержки и выручки. Как-то наш автобус мчался по шоссе Каир — Александрия. Унылый и пустынный пейзаж вдруг оживила яркая расцветка легкового автомобиля, около которого воился шофер. Наш водитель был какого-либо знака с его стороны сразу же остановил автобус и поспешил узнать, не нужна ли помощь.

Заслуживает похвалы и профессиональное мастерство шоферов. Достаточно привести такой факт: на улицах городов и на дорогах, как правило, не бывает пробок в движении.

Помня о промах аттасоров, еще совсем недавно развазавших интервенцию против арабских египтян, египтяне бдительно охраняют свою страну. На всех дорогах, по которым нам пришлось проехать, имеются контрольно-пропускные пункты. Здесь мы особенно почувствовали, как тепло относятся египтяне к русским. Стоило лишь шоферу сказать одно слово «русси», как нас встречали улыбкой, теплые рукопожатия и возгласы «русси, шукран» (русские, спасибо) красноречиво говорили о крепкой дружбе советского и арабского народов.

Во исполнение постановления правительства ГДР об улучшении методов управления работами промышленности от 1 мая 1958 года в республике произведено объединение трех крупнейших народных предприятий — завода «Заксеринг», автомобильного и мотоциклетного завода в Цинкау и завода АВЦ. Новое производственное объединение получило наименование «Народное предприятие Заксеринг, автомобильный завод Цинкау».

Стремясь компенсировать потери, связанные с кризисом сбыта на внутреннем рынке, американские фирмы решили широко использовать Женевскую автомобильную выставку 1958 года для рекламы своей продукции за рубежом. На выставке были представлены почти все модели американских автомобилей, выпускающихся в этом году. Однако, как свидетельствует официальный отчет выставки, число продаж и заказов в американском павильоне было наименьшим среди других павильонов.

Крупнейший завод по производству моделей в Дании — «Скудердс БФК (фабрика)» прекратил выпуск машин и приостановил выплаты платежей по акциям и долговым обязательствам. Как сообщает газета «Берлинское Тизенде», тысячи кризис переживают и другие предприятия датской мотоциклетной промышленности.

В Западной Германии продолжается сверхвыработка производства мотоциклов. Так, недавно полностью прекращен выпуск мотоциклов на заводе фирмы «Мерс» в Юрнберге, специализировавшейся на выпуске мотоциклов «Эрда». Значительно сокращен выпуск мотоциклов на заводе «Цондлинг».

СО ВСЕГО СВЕТА

Центральное бюро по изобретательству и рационализации при Главном управлении автомобильного транспорта в ГДР опубликовало сообщение, что в течение последних 2,5 лет (с 1 января 1956 года) оно внедрило в жизнь 527 из 611 принятых и одобренных изобретений и рационализаторских предложений. Экономический эффект от внедрения этих предложений составил 6 078 520 марок.

В июне 1958 года впервые начался экспорт автомобилей, выпускаемых ГДР, в Соединенные Штаты Америки. В Нью-Йорк были отправлены по заказу дилеров 98 автомобилей «Вартбург», выпускаемых народным предприятием АВЕ в Эссенске.

В мировом автостроении систематически повышается потребление резины. Как свидетельствуют приведенные недавно подсчеты, американский легковой автомобиль имеет в среднем около 550 различных деталей, изготовляемых из натурального либо искусственного каучука, общим весом до 170 кг (из которых лишь 55—60 кг весит в сборе). В среднем по отношению к общему весу автомобиля вес его резиновых деталей достигает 10—11 процентов.

На улицах Каира.



С ДРУГОЙ ЗАРУБЕЖНО

Восьмой этап розыгрыша первенства мира по автомобильному спорту — XX гонка на Большой приз ФРГ — состоявшийся на Нюрбургском кольце, проходил в ожесточенной борьбе и ознаменовался рядом рекордов: самым быстрым и лучшим кругом. Трасса соревнований проходила по Северной петле Нюрбургского кольца общей длиной 342,15 км (15 кругов по 23 км). К концу гонки было 25 автомобилей, в том числе 12 автомобилей I формулы. Присутствовало 120 000 зрителей.

Гонку с самого начала повел в очень быстром темпе Стирлинг Мосс (на автомобиле «Вандале» фирмы Майк Гаурион и Питером Колинзом, выступавшими на автомобиле «Феррари»). Уже на втором круге Мосс удачно установил новый рекорд лучшего круга (с 1:17,4 до 0:18,6), в третий прошел с еще лучшим временем — 0:09,2, что соответствовало скорости 149,6 км/час. На четвертом круге, однако, автомобиль Мосса вышел из строя, и борьба за лидерство шла между Гаурионом и Колинзом, в котором преобладали также и Тони Врукс, выступавший на «Вандале». О том, какой напряженной была эта борьба, говорит уже тот факт, что три гонщика проходили круги в среднем за 0:12,5, т. е. со скоростью, значительно превышавшей предыдущий рекорд лучшего круга. Гаурион и Колинз неоднократно кричали «колесо в колесо», не желая уступить друг другу лидерство, но на 11-м круге из-за сбоя в работе двигателя Врукс продолжал набирать скорость. За Питера Колинза это явилось сигналом к бешеной гонке, продолжавшейся для него трагически. Устремившись за Вруксом и почти не снижая скорости на поворотах, Колинз вылетел с трассы, он потерял в конце концов аварию (его машина перевернулась несколько

раз) и скончался, не приходя в сознание, в госпитале. Это уже четвертая жертва среди гонщиков мирового «эстракласса» в этом году: незадолго до того погибли Луиджи Муссо (при разрыве двигателя при гонке Франции), Пат О'Коннор (в Индианополисе) и Зенуно Кастанелоти.

Гаурион между тем не сумел удержать за собой и второго места так как, вскоре его автомобиль вышел из строя. Такая же участь постигла и Шелла Бера, Боландера Германа и Алисонора, в результате чего к финишу пришли только четыре автомобиля I формулы. Первым был Эрнст Герман, установивший новый рекорд трассы (2:21,15), что соответствует скорости 145,4 км/час). Второе место были заняты Сальвадори и Тринтиньяном на 2,2-литровых автомобилях «Нупер» (см. «За рулем» № 9, стр. 20), которые продолжали воевать на участке участвовать в гонках по I формуле.

В гонках на автомобилях II формулы победил новозеландец Макс Делли, прошедший ту же дистанцию (15 кругов) на 1,5-литровом «Нупере» со средней скоростью 139 км/час (2:27,40). Вторым явился новый рекорд трассы для автомобилей II формулы.

После восьмого этапа розыгрыша первенства мира туринский «Мотор» по-прежнему возглавляет Майк Гаурион (30 очков), у Стирлинга Мосса — 23 очка, Врукса — 16 очков, Сальвадори, Шелла и Тринтиньяна — по 13 очков. До конца розыгрыша осталось еще три гонки на Большие призы Португалии, Италии и Марокко, в конце которых окончательно выяснится, кто придет на смену прошлогоднему чемпиону мира Хану Мануэлю Файно, официально заявившему о прекращении своей спортивной деятельности.

Курьезы прошлого

ПЕРВЫЙ В МИРЕ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПРОБЕГ

Поздней осенью 1888 года, ровно 70 лет тому назад, состоялся интересный поезда на автомобиле, которую по праву можно считать первым в мире автомобильным пробегом.

Одним из пионеров автостроения, Карл Бенц, продемонстрировал известную в истории техники машину, долго не отваживаясь выехать на ней за пределы своего родного города Мангейма. Этот риск решил взять на себя, без всякого изобретателя, его жена Берта Бенц. Вместе с двумя сыновьями, которые, разумеется, были хорошо знакомы с конструкторской машиной, построенной их отцом, она предприняла большую поездку в другой город, по сельским дорогам.

Поездка была связана с целым рядом технических трудностей, которые с успехом преодолела и Берта Бенц. Когда, например, засорилась трубка подачи топлива (это был легкий лигроиин), в ход была пущена дачная булавка от дамской шляпки. Вышедшая шляпка продолжала движение. Испортившую изоляцию центрального электропровода, подожженного ток, в сумерки заменил резиновой дамской подвязкой, а первый пугливый пробег машины сделали с помощью одного сапожника, — тем, что после пробега в 20 км износ колодок тормозов достиг такой большой величин-

ПОПРАВКА

В № 6 журнала «За рулем» на стр. 20 к заметке «Мототип «Велосетта» ошибочно подверстана фотография другого мотоцикла. Редакция просит читателей извинение за эту ошибку.

ны, что пришлось их сменить, купив у сапожника кусок кожи. Давиды ponadоделас ремонт приводных шеев, которые так раструпились, что все время соскакивали с колес. Ремонт был осуществлен сельским кузнецом.

На подчёмасе выходы из Мангейма и только с руками, которые поупулысь по пути... в аптеках.

Несмотря на все эти курьезы, первый «дальний» пробег Берты Бенц имел немаловажное значение для пропаганды автомобильной техники. Карл Бенц извлек практические уроки из этой поездки и пришел к выводу о необходимости увеличения мощности двигателя и усовершенствования ходовых частей, в первую очередь — автомобильного двигателя. Впоследствии Бенц осуществил эти конструктивные изменения в своей машине.



В европейском континентальном финале мирового чемпионата по скоростной дорожке («Спидвей») была дополнительно проведена решающая гонка между немцем Гоймстером и шведом Яноном, набравшими одинаковое количество очков. Победу одержал Янон. На третьем месте — немец Зейдль, на четвертом — чех Томич, на пятом и шестом — польские гонщики Кайзер и Тучок.

Как уже сообщалось, традиционные автомобильные гонки «Милле-Миглиа» (на 1000 миль) не были включены в этом году в розыгрыш первенства мира по спортивным автомобилям и проводились по типу ралли на горных дорогах Северной Италии. Лучшая скорость не превышала 65 км/час. Среди 111 экипажей, принявших участие в этак соревновании, победителями оказались итальянцы Тарамачо и Герини.

Победителем Ралли полуночного солнца — седьмого этапа розыгрыша первенства Европы по ралли, — проводившегося в Швеции, вышел шведский спортсмен Гунар Андерсон на автомобиле «Вольво».

Во Франции на антресоле Монтебери проводились интересные гонки на автомобилях III формулы, привлекая лучших гонщиков мира. Дистанция составляла 240 км (30 кругов). Из 24 стартовавших спортсменов 9 были вынуждены сойти с дистанции, среди них был и Стирлинг Мосс, который, однако, успел установить новый рекорд круга — 1:02,73 км/час. Победил в этих гонках Жан Бера.

Второй этап первенства Европы по горным гонкам был разыгран на горе Бену (трасса длиной 21 км с перепадом более 700 м) во Франции и принес победу Жану Бера. В третьем этапе розыгрыша (на участке с максимальной высотой 1000 м) первенствовал Трипп, который на свой счет остался вторым. По количеству набранных очков вперед пошел Феликс (28 очков), за ним — Герман (22 очка).

ИНТЕРЕСНЫЕ ДАТЫ

29 октября 1948 года в Москве в честь 30-летия ВЛКСМ был проведен розыгрыш командной первенства по мотокроссу, в котором участвовали спортсмены ДОСАРФА, ВВС, МО, «Динамо» и других добровольных спортивных обществ. Лучшим результатом на дистанции 428 км на мотоциклах класса 350 см³ показала команда в составе В. Карнеева, Ю. Корольца, А. Абрамова, М. Филина и П. Баранова.

В октябре 1924 года на Московском автосалоне АМО (ЗИЛ) начался производство автомобилей АМО Ф-15 грузоподъемностью полторы тонны.

5 октября 1927 года СН РСФСР утвердил всесоюзное общество «Автотор». В 1935 году общество было ликвидировано.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛЕН, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), А. М. КОРИМЛИЦЫН, В. А. МЕШКОВСКИЙ, В. В. РОГОЖКИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

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

Адрес редакции: Москва, И-92, Сretenна, 26/1. Тел. К-5-22, 4. К-460-02. Рукописи не возвращаются.

Слано в набор 12.1Х.58 г. Бум. 80×92/8 1,75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л. 7,5 уч.-изд. л. 4,1 шпалона. Подл. к печ. 17.Х.58 г. Г-4336. Тир. 100.000 экз. Цена номера 3 руб. Зак. 554

З-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

ВЫТАСКИВАТЕЛЬ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ

Удобный вытаскиватель можно сделать из обычного ручного домкрата, входящего в комплект инструмента автомобиля «Победа».

Устройство вытаскивателя несложно. В верхнем конце рейки высверливается отверстие диаметром до 9 мм (рис. 1). В него вставляется болт с тросом, который делается из двух планок и двух сергь, как показано на рис. 2. Можно также сделать и несъемную сергу в виде кольца из нескольких оборотов мягкой проволоки. Затем надо взять второй кусок троса и, сделав на его конце петлю, надеть ее на грузовую площадку домкрата, как показано на вкладки. Свободные концы обоих кусков троса прикручиваются один к застрявшему автомобилю, другой к анкеру.

При пользовании вытаскивателем грузовой площадкой домкрата опускается в крайнее нижнее положение и тросы натягиваются вручную. Затем действием рукоятки домкрата грузовая площадка перемещается по рейке и передвигает застрявший автомобиль примерно на полметра. При этом сравнительно легко достигается тяговое усилие около 500 кг. Если необходимо, то описанный выше цикл повторяется.

Но бывает, что как только водитель ослабит натяжение тросов, машина сползает обратно и весь труд пропадает. Чтобы этого не случилось, можно несложно усовершенствовать вытаскиватель. Вместо серги и концы рейки домкрата прикрепляют захват (шпикон, рис. 3), который можно было бы закрепить в любом месте троса. При пользовании таким вытаскивателем также нужны два куска троса: короткий (1—2 метра) с петлей на одном конце и длинный (от автомобиля до анкера). Петля короткого троса надевается на грузовую площадку домкрата; свободный конец этого троса крепится к автомобилю. Длинный трос, пропущенный через захват, привязывается к анкеру. Затем

действием домкрата машина перетягивается к анкеру, как и в первом случае, но обратное скольжение машины предотвращается закреплением свободного конца длинного троса на крюке или с помощью зажима, как это показано на рисунке. После этого следует ослабить натяжение короткого троса, отпустить захват и переставить домкрат в исходное положение.

В качестве анкера могут быть использованы столбы, деревья, пни и т. д. Нетрудно изготовить и простейший якорь. Для этого можно использовать деревянный кол, или какой-либо металлический стержень. Якорь забивается в землю наклонно, чтобы трос при натяжении не выворачивал его и не соскальзывал с его вершины.

Петля на конце троса для надевания на грузовую площадку домкрата делается следующим образом. Конец троса расплетается на две приблизительно равные по толщине пряди на длину 35—40 см (при этом надо сохранить спиральную форму витков и канавок, в которых были уложены пряди), затем эти пряди складываются концами навстречу одна другой и снова заплетаются по тем же спиральным канавкам (см. рис. 4). В результате этого строение троса восстанавливается, только пряди оказываются расположенными во встречном направлении. Образует петлю длиной около 15 см. Оставшиеся свободными концы (длиною по 5—10 см) укладываются вдоль неразплетенной части троса. Их следует обмотать (вместе с тросом) шпалгатом, мягкой тонкой проволокой или просто изоляционной лентой, чтобы они не лохматились и не могли повредить руки водителя.

В. ПАШОВСКИЙ.

Ст. Нахабино, Московская обл.

Рис. 1.

Рис. 2.

Рис. 3.

Рис. Г. Возлиского.

