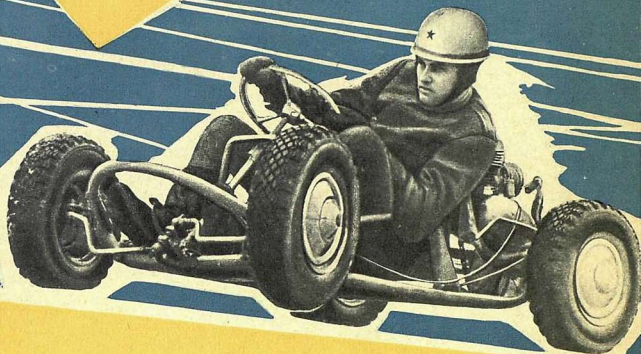
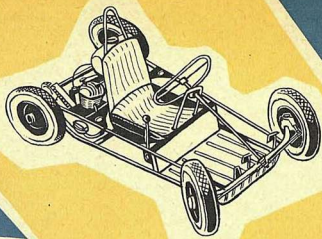


**ЗАНИМАЙТЕСЬ
КАРТИНГОМ —
НОВЫМ ВИДОМ
АВТОМОБИЛЬНОГО
СПОРТА!**



Я н в а р ь 1 9 6 1

№ 1

За рулём



В этом номере:

НА ТРАССАХ БЕЗОПАСНОСТИ

УРОК ВЕДЕТ
НИКОЛАЙ ГРИШИН

ОТКРЫВАЕМ ТРИБУНУ
«ЗА РУЛЕМ»

КАЖДОМУ МИКРОРАЙОНУ —
КОЛЛЕКТИВНЫЙ ГАРАЖ

ЗОНАЛЬНЫЙ ПРИНЦИП
СОРЕВНОВАНИЙ НА ЛЬДУ

СОВЕТСКИЙ КАРТ

ГЛАЗАМИ ХУДОЖНИКОВ

СЛОВО
СТАРЕЙШЕГО
МОТОЦИКЛИСТА

ТУРБОНАДДУВ
ПОВЫШАЕТ МОЩНОСТЬ

НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ
ГАЗ-53 И ГАЗ-66

ПЕРВЫЙ ЭКЗАМЕН
НА ЗАРУБЕЖНОЙ АКВАТОРИИ

ЧТО РЕШИЛИ ФИМ И ФИА

ПАРИЖСКИЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ
НАШЕГО КОРРЕСПОНДЕНТА

АВТОМОДЕЛЬ ЧЕМПИОНА

На первой странице
о бло ж ки рисунок Ю. Батова.



Десяти тысяч энтузиастов участвуют в борьбе с нарушителями правил уличного движения. И а с н и м к е: патруль народных дружин на улице г. Хабаровска. Статью о работе дружин см. на стр. 4-5.



Тысячи шоферов подготовил инженер-преподаватель Куйбышевского районного автомобильного клуба ДОСААФ Николай Иванович Гришин. Рассказ об его опыте см. на стр. 8-9.

Фото Н. Боброва

Коллективный гараж, построенный автолюбителями, проживающими на 10-й улице Онятского поля в Москве. Статью о новом порядке в строительстве коллективных гаражей-стоянок читайте на стр. 10.

Фото А. Золотарева



ЗА МАССОВОСТЬ, ЗА МАСТЕРСТВО!

Минувший год ознаменовался заметными успехами в развитии автоспорта. На старте Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта вышли десятки тысяч автомобилистов, мотоциклистов и автомоделистов. Более многочисленными и массовыми стали соревнования, повысившие мастерство спортсменов.

Советские автоспортсмены достигли высоких результатов в ряде международных соревнований, установили новые международные рекорды.

В 1961 году перед всеми организациями ДОСААФ стоят новые почетные и ответственные задачи по дальнейшему развитию автоспорта.

IV съезд добровольного Общества содействия армии, авиации и флоту, отмечая необходимость всемерного развития технических видов спорта, потребовал дальнейшего роста мастерства спортсменов Общества, обновления существующих рекордов по всем видам технического спорта и повышения их в ближайшие 2—3 года до уровня лучших мировых достижений. Съезд обязал комитеты ДОСААФ принять необходимые меры к массовой развитию технических видов спорта и прежде всего преодолеть отставание по автомобильному и мотоциклетному спорту.

На основе решений IV съезда III пленум ЦК ДОСААФ СССР отметил конкретную программу дальнейшего подъема технического спорта в стране, широкого вовлечения в него молодежи, повышения уровня спортивного мастерства и завоевания советскими спортсменами мировых достижений по важнейшим видам технического спорта.

С учетом перспектив дальнейшего развития технических видов спорта III пленум обязал комитеты подготовить в 1960—1961 году большое количество спортсменов-разрядников — автомобилистов, мотоциклистов и автомоделистов. Важно подчеркнуть, что значительная часть этих автоспортсменов [около 4 тысяч] должна получить в этом году высокую спортивную квалификацию — первый разряд.

С 1 января 1961 года начинает действовать новая Единая всесоюзная спортивная классификация. Главной ее задачей является борьба за массовость, мастерство, повышение качества учебно-тренировочного процесса во всех звеньях физкультурного движения.

Классификацией предусмотрены новые зачетные классификационные киникинжипи два типа: для мастеров спорта и перворазрядников; для спортсменов II, III и юношеских разрядов. Учреждены значки четырех видов: для мастеров спорта [существующий образец]; для спортсменов I разряда; II и III разрядов; I и II юношеских разрядов.

В ближайшее время комитеты ДОСААФ получат инструкции о порядке присвоения спортивных разрядов и судейских категорий в соответствии с новой спортивной классификацией по всем видам спорта, культивируемым в ДОСААФ. Комитеты Общества должны использовать новую классификацию для подъема спортивной работы.

Важнейшее событие в спортивной жизни Общества в 1961 году — завершение Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, которая проводится ЦК ДОСААФ СССР совместно с ЦК ВЛКСМ в целях дальнейшего развития технических видов спорта, привлечения к занятию ими широких слоев населения и особенно молодежи, укрепления связи ДОСААФ с комсомольскими, профсоюзными организациями, спортивными обществами.

Чтобы решить задачи, поставленные перед Спартакиадой, следует значительно улучшить работу в первичных организациях ДОСААФ, резко увеличить число спортивных команд,

кружков и курсов по автоспорту. В Обществе сейчас насчитывается свыше 7 тысяч команд. Это значительно больше, чем в 1959 году, однако для массового развития автоспорта яны недостаточны. Многие организации Общества еще не создали постоянных команд автомобилистов и мотоциклистов.

Все больше автомобильной и мотоциклетной техники поступает в наши автотоклубы и первичные организации ДОСААФ, что позволяет значительно увеличить число команд и расширить их состав. В свою очередь, это дает возможность гораздо чаще устраивать соревнования. В первой половине 1960 года их было проведено столько же, сколько за весь 1959 год. Но и эти показатели нельзя считать удовлетворительными. В ряде республик и областей соревнования проводятся крайне редко и участвует в них небольшая группа спортсменов. Известно, что при малом количестве соревнований нельзя достичь массовости в спорте и подготовить спортсменов высокого класса.

Борьба за массовость в автоспорте и повышение спортивного мастерства спортсменов — это в первую очередь резкое увеличение количества соревнований, регулярное их проведение во всех организациях Общества.

Для успешного завершения Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта следует также принять меры по расширению спортивной базы: создать новые и улучшить существующие автотоклубы, приобрести спортивную технику и инвентарь.

Республиканские федерации автоспорта и соответствующие секции при краевых и областных комитетах ДОСААФ должны возглавить работу по созданию и расширению спортивного актива, подготовке тренеров, инструкторов, судей. Практика показывает, что там, где уделяют внимание работе с общественным активом, имеются квалифицированные спортивные кадры.

В последнее время широкое развитие получили самостоятельные автотоклубы. Сейчас их насчитывается свыше 300. Многие из них хорошо наладили спортивную работу, стали базой для развития автоспорта. Однако самостоятельных клубов еще недостаточно. Их следует создать во всех крупных первичных организациях, особенно на предприятиях, где имеется достаточная материальная база. Надо всемерно помогать этим клубам улучшать их деятельность, организовать обмен опытом работы.

Для роста спортивного мастерства большую роль играют международные соревнования с участием советских спортсменов. Количество таких соревнований растет с каждым годом. В 1961 году наши спортсмены будут стартовать в 24 различных международных соревнованиях по автоспорту. В прошлом году мы имели известные достижения на международной арене, но были и досадные срывы. Необходимо учесть уроки прошлых годовных выступлений и уделить больше внимание отбору кандидатов в сборные команды и их подготовке. Федерация автоспорта СССР должна уже сейчас разработать необходимые меры, чтобы резко улучшить наши показатели во встречах с зарубежными спортсменами.

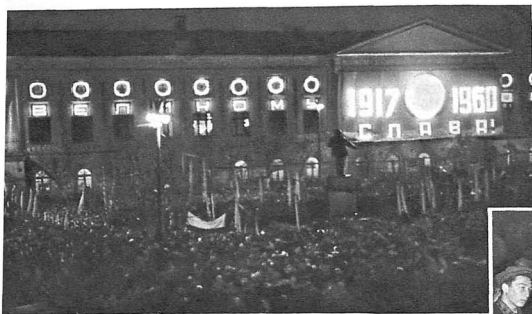
Очередной V съезд ДОСААФ поведет итоги работы по развитию технических видов спорта. Сейчас все организации Общества, автотоклубы и спортсмены-досаафовцы должны приложить все усилия, чтобы достойно подготовиться к съезду.

М. КОПЛАКОВ,
начальник отдела автототподготовки
и спорта ЦК ДОСААФ СССР

ЭСТАФЕТА ДРУЖБЫ



Москва. Старт на Манежной площади.



В Тулу колонна прибыла ночью. Тем не менее на митинг, который состоялся на городской площади, собрались тысячи жителей города.

Братской дружбе между советским и чехословацким народами была посвящена мотоэстафета, участники которой стартовали 2 ноября минувшего года на Манежной площади в Москве. Спортсмены семи городов пронесли эстафету до советско-чехословацкой границы.

Путь мотоциклистов проходил по местам боев Великой Отечественной войны, где чехословацкие и советские солдаты плечом к плечу сражались с немецко-фашистскими захватчиками. Много раз на этом пути стихийно возникали митинги дружбы, на которых советские люди просили передать слова приветия чехословацким братьям.

Мотоэстафета не была чисто спортивным мероприятием. Но сами участники метко назвали ее «смотральщи дружбы». Действительно, эстафета носила все элементы спортивного соревнования: жесткий график пути, сложные дорожные условия, борьба за право нести символическую скульптуру мотоциклиста — поварок спортсменам Чехословакии.

На этих страницах мы публикуем фоторепортаж нашего специального корреспондента А. Золотарева, сопровождавшего эстафету дружики.

Передача эстафеты.



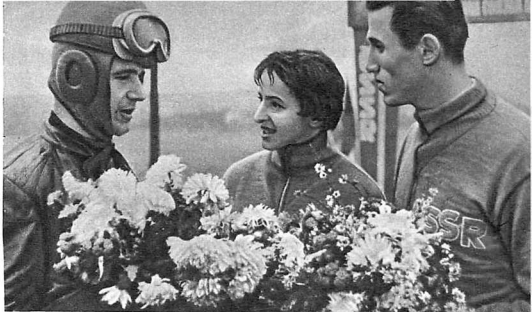
Приятно освежиться после долгого и трудного пути.



На снимках (сверху вниз):
Митинг в украинском городе Валки.

Цветы, цветы, цветы! Несмотря на позднюю осень...

Это те, кто первыми нес эстафету — команда Московского автомотоклуба.



Более 360 спортсменов участвовало в мотоэстафете. Символ дружбы передавали из рук в руки спортсмены семи городов.



Около двух тысяч километров несли эстафету дружбы советские мотоциклисты.



Митинги дружбы состоялись в Туле, Орле, Курске и других городах.

На снимке: мастер спорта Андрей Фарагун и чехословацкие спортсмены Мария Орендальева и Ян Минялущак беседуют после передачи эстафеты на границе.

Вот и Карпаты! Скоро конец пути.

Текст и фото А. Золотарева



Митинг на советско-чехословацкой границе





Дружинники Хабаровска регулярно дежурят на основных магистралях города. На с и м к е: проверка транспорта на одной из улиц.



Не одного нарушителя правил уличного движения задержали дружинники г. Чебоксары С. Ильин и А. Михайлов. И на этот раз, несмотря на ночное время, ликачу не удалось скрыться.

«Зайцем» прокатиться не удалось! Автоинспекторы — дружинники Ленинграда зорко следят за общественным порядком на транспорте.



Все чаще и чаще на улицах городов и магистралей страны можно встретить автомобили и мотоциклы с голубым ромбовидным знаком «Общественный автоинспектор» на ветровом стекле. С каждым годом ширится движение добровольных помощников милиции, которые отдают много сил и энергии борьбе за безопасность движения.

Вначале — несколько лет назад — этой благородной деятельности занималось всего несколько сотен энтузиастов. Вместе с работниками ГАИ и ОРУД они патрулировали на линиях, проверяли техническое состояние автомобилей, следили за соблюдением правил уличного движения. Однако в условиях непрерывного роста автомобильного транспорта отдельные общественные инспекторы не могли уже оказывать милиции достаточной помощи. Нужны были новые формы работы с общественностью.

После выхода в свет постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об участии трудящихся в охране общественного порядка в стране» на помощь работникам милиции пришел новый многочисленный отряд добровольцев, готовых отдавать свое свободное от работы время предосторожно дорожных происшествий. Тысячи шоферов-профессионалов объединились в коммиссии общественного контроля, создаваемых на транспортных предприятиях, в учреждениях, при автотомоклубах ДОСААФ; владельцы индивидуальных автомобилей и мотоциклов влились в народные дружины.

Это позволило сосредоточить силы общественной дисциплины в борьбе с нарушителями дисциплины на транспорте по двум основным направлениям: предупреждение аварий путем проведения профилактики в автохозяйствах и контроль за соблюдением правил уличного движения. Народные дружины и коммиссии общественного контроля накопили уже некоторый опыт работы, определились и методы их деятельности.

НА ЛИНИИ — НАРОДНЫЕ ДРУЖИНЫ

«Сделаем улицы нашего родного города трассами безопасного движения!» — с таким призывом обратились год назад к жителям Свердловска водители лятых автобазы Свердловского совнархоза.

Вскоре на совместном заседании штаба дружины и представителей ГАИ были определены участки, которые коллектив базы брал под свой контроль. На перекрестках появились плакаты: «Трасса безопасности. Контролируется дружинниками лятых автобазы». Ежедневно по улице в две смены стали патрулировать общественники на мотоциклах. От их острых глаз не ускользало ни одно нарушение. И скоро даже самые недисциплинированные водители привыкли, подъ-

ТРАССЫ КАЖДОМУ

езжая к «трассам безопасности», управляя своими автомобилями осторожно, чем начинающий шофер. Результаты, как говорится, не замедлили сказаться: на магистралях, находящихся под контролем дружинников лятых автобазы, уже больше года нет ни одного случая аварии.

Почти свердловчан был широко захвачен в области. Во всех районных центрах десятки коллективов взяли под свое наблюдение улицы и дороги.

Несколько по-иному строят свою работу дружинники Горьковской области.

— Мы не должны ограничиваться только контролем на линиях, рассказали они. — Не менее важная задача — проверять техническое состояние автомобилей перед их выходом из гаражей и пресекать все попытки использовать неисправный транспорт.

Общественные автоинспекторы вместе с работниками ГАИ регулярно проводят рейды на основных магистралях, пересекающих район.

Практикуют горьковчане и рейды по автобазам района. За прошедший год таких своеобразных «технических осмотров» было больше ста. Неисправные автомобили не выпускались из гаражей. С них снимали номера впредь для исправления дефектов. Затем по результатам осмотра проводились собрания коллективов, на которых нерадивые водители и ремонтники держали ответ перед своими товарищами. Шестью сот активистов Приокского района Горьковской области, объединенные в шесть специализированных дружин, предотвратили таким образом уже более тысячи дорожных происшествий.

Много полезных дел совершили в борьбе с нарушителями правил эксплуатации транспорта активисты г. Асбеста. Почти все движение общественных автоинспекторов развивалось здесь так же, как и в других районах страны. Но однажды дружинникам пришлось дежурить на одном из железнодорожных переездов города. Они обратили внимание на то, что он находится в крайне плохом состоянии. Особенно много ли, рытвин было на подъездах к линии. В результате двигатели нередко глохли на самих путях.

Немедленно были обследованы и другие переезды. О всех неполадках дружинники сообщили соответствующим организациям и добились, чтобы на переездах был наведен порядок.

АВТОМОТОКЛУБЫ — НАШИ ПОМОЩНИКИ

Среди народных дружинников немало выпускников автотомоклубов ДОСААФ. Здесь они получали удостоверение шоферов, здесь научились непримиримо от-

БЕЗОПАСНОСТИ— ГОРОДУ

О НОВЫХ ФОРМАХ УЧАСТИЯ
ОБЩЕСТВЕННОСТИ В БОРЬБЕ
ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ



носятся к нарушениям правил движения. Автоматоклубы Общества играют особую роль в борьбе за безопасность движения, развернутую советской общественностью. Можно назвать десятки областей, в которых работу народных специальных дружин автоспециров возглавляют автоматоклубы добровольного Общества.

Более тридцати человек насчитывает, например, дружина Калужского областного АМК. Руководит ею активист клуба Г. Сиводед. На собственных автомобилях и мотоциклах досафодцы дважды в неделю патрулируют по улицам города. В течение 1960 года они задержали около ста пятисот нарушителей правил уличного движения. Дружинники К. Аграновский, В. Плугин, А. Гаврилин и другие не раз рисковали жизнью, помогая милиции обезвредить водителей, совершивших преступления.

Большую поддержку работникам ГАИ оказывают члены ДОСААФ в Башкирской АССР. Дружинники не только задерживают всех нарушителей порядка на транспорте и сообщают об этом на их предприятия, но и регулярно проводят с ними в автоматоклубах семинары и консультации по правилам уличного движения.

Досафодцы Магадана ввели в практику агитпробы, посвященные пропаганде приемов безаварийного вождения. Один из таких пробегов состоялся совсем недавно. На собственных автомобилях группа членов областного АМК две недели путешествовала по району области, проводя в пути беседы и консультации по новым правилам уличного движения.

Хорошую инициативу проявили активисты самодельного АМК из г. Каменск-Уральского (Свердловская область). Все члены этого клуба вошли в народную дружину. Ежедневно в две смены они патрулируют по улицам города, проводят рейды безопасности совместно с работниками ГАИ, беседы и консультации на автотранспортных предприятиях.

Подобную работу могли бы развернуть все автоматоклубы страны. Однако, к сожалению, еще не все их руководители поняли ту огромную роль, которую могут сыграть члены добровольного оборонного Общества в борьбе за безопасность движения. Не помогают работникам ГАИ, например, организации ДОСААФ Кировской и Пермской областей, Красноярского края.

ПОД КОНТРОЛЕМ ТОВАРИЩЕЙ

Рассказ о деятельности активистов борьбы за безопасность движения был бы не полным, если бы мы не коснулись работы комиссий общественного контроля. Эта, возникшая совсем недавно форма деятельности масс по повышению

производственной культуры на автотранспорте нашла распространение в таксомоторных парках и крупных автохозяйствах страны.

В задачи таких комиссий входит не только контроль за техническим состоянием автотранспорта, но и проведение большой воспитательной работы среди водительского состава.

Опыт показывает, что там, где комиссии действуют в самой шоферской массе, техническое состояние автотранспорта значительно улучшилось, окрепла производственная дисциплина и до минимума сократилось количество дорожно-транспортных происшествий.

Одним из ярких примеров является деятельность комиссии, организованной при Рубцовской автобазе № 1 транспортного управления Алтайского совнархоза. Здесь комиссия, в которую вошли самые опытные водители и механики базы, строго следит за техническим состоянием автомобилей, ежедневно проверяет исправность их перед выходом на линию, контролирует качество ремонта и профилактического обслуживания.



«Москвич-407» ЮЮ 57-03, остатки которого вы видите на снимке, принадлежал жителю города Каширы С. А. Титову. Вот как превратился этот автомобиль в груду металлолома.

В морозный октябрьский день автолюбитель С. А. Титов вместе с женой и сыном отправился на своем новом автомобиле в Москву. Широкое шоссе, прекрасная видимость — ничто не предвещало неприятностей. Вот только гололед... Иногда «Москвич» заносило, и С. А. Титов, внутренне негодуя, вынужден был выравнивать его. Скорости, однако, не сбавлял. Стрелка спидометра показывала 35—40 км/час.

На 22 километре Каширского шоссе вперед оказался стоявший у обочины автокран. Тут бы и включить водителю низшую передачу с тем, чтобы обеспечить безопасный маневр.

— Проскочу, — подумал Титов. — Будет заносить — приторможу.

Однако последствия принятого реше-

нения комиссии провели семинар по изучению единых Правил движения и материальной части автомобилей новых типов, оборудовали «Уголок водителя». На базе регулярно выпускается стенная газета «Уголок», остро критикующая водителей, которые нерадиво относятся к делу и допускают нарушения трудовой дисциплины.

И в результате на Рубцовской автобазе вот уже много месяцев нет ни одного нарушения.

Есть у спортсменов замечательное правило: овладев мастерством — приведи в спорт еще двоих. Эту формулу «одним плюсом два» хорошо бы перенять и нашим активистам, которые патрулируют на магистралях, проверяют состояние железнодорожных поездов, зорко следят за техническим состоянием автомобильного и мотоциклетного транспорта. И тогда трассы безопасности станут у нас повсеместными.

С. ГОРОХОВСКИЙ,
майор милиции.

*Воспелась Лилия
Крив*

БЕДА ПРИШЛА В ГОЛОЛЕД

но оказался совершенно неожиданным для водителя. Резкое торможение на гололеде привело к тому, что автомобиль выскочило на левую сторону проезжей части и поставило поперек шоссе на близком расстоянии от шедшего во встречном направлении грузового автомобиля МАЗ.

Все попытки водителя грузовика предотвратить катастрофу оказались тщетными. «Москвич» получил сильный удар справа, а его водитель и пассажиры были ранены.

А ведь несчастья могло бы и не быть, если бы С. А. Титов вел свой автомобиль со скоростью 20 км/час, как этого требуют «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР» (статья 43).

За грубое нарушение правил С. А. Титов лишен прав управления автомобилем на полгода.

И. БЕЗВЕРХИЙ,
капитан милиции.

МОТОСПОРТУ В СТОЛИЦЕ — СТОЛИЧНЫЙ РАЗМАХ

Энтузиасты мотоспорта считают, что первых космонавтов нужно непременно подбирать из числа мотоциклистов. Это, конечно, шутка, но в ней, как и во всякой шутке, есть доля истины. И заключается она в том, что мотоспорт, действительно, воспитывает замечательные качества: бесстрашие, находчивость, выдержку, волю.

Не случался В. П. Чкалов так любил и ценил мотоспорт, был его страстным пропагандистом и организатором. Мы отлично помним, как часто в ту пору проходили соревнования и обновлялись рекорды, как много появлялось молодых спортсменов на трассах гонок. Особенно большого развития достиг тогда мотоспорт в Москве.

Естественно было предполагать, что сейчас, когда наша промышленность выпускает не 3000 мотоциклов, как это было в 1935 году, а несколько сот тысяч (в том числе и специальные спортивные), мотоспорт в столице станет особенно популярным. С сожалением мы должны констатировать, что этого не произошло. Больше того: появились явные признаки его увядания. Именно это и побудило нас написать письмо в редакцию.

Почему же мотоспорт в Москве не популярен? В значительной мере потому, что в городе не проявляют заботы о воспитании мотоциклистов.

Ряды спортсменов пополняются из числа мотоциклистов. Чем больше их, тем многолюднее соревнования, тем острее борьба на трассах. Характерно, что мотоспорт развит как раз в тех городах, где функционируют различные курсы и школы по подготовке водителей-мотоциклистов — в Уфе, Свердловске, Ижевске, Таллине, Риге и других.

В Москве тысячи владельцев мотоциклов и мотороллеров приходят в городской и межрайонные автомотоклубы, хозрасчетные школы и веде по одному и тот же ответ: «На мотоводителя не обучаем». Райкомы ДОСААФ направляют начинающих в кружки при крупных первичных организациях. Но таких кружков очень мало, и в них с трудом попадают «свои» мотоциклисты. Где уж там думать о «посторонних»! Не каждой первичной организации ДОСААФ под силу создать кружок. Для этого нужны помещения, мотоциклы, наглядные пособия, наконец, преподаватели моделида, которых не хватает. Старая гвардия преподавателей перереда, а новые инструкторские кадры никто не готовит (этим, к слову говоря, ловко пользуются предприимчивые люди).

И получается, что молодые дельцы, решившие стать мотоциклистами, с первых же шагов предоставлены самим себе. Они лишены опытных наставников, которые привили бы им любовь к машине и к мотоспорту.

Где выход из создавшегося положения? Старейшие опытные педагоги, подготовившие не одну тысячу отличных водителей — В. Туркин, П. Чиненов, П. Дрей, Г. Агарков и многие другие считают: Москве нужна мотоциклетная школа. Заслуженные мастера спорта и тренеры П. Баранов, Е. Грингаут, О. Зинкева, Ю. Король, Е. Косматов, Л. Свиридова, Н. Шумилин — те, кто воспитывает молодых спортсменов, подтверждают: да, мотосокола очень нужна. Работники ГАИ, ежедневно регистрирующие аварии и несчастные случаи по вине мотоводителей-самоучек, в течение ряда лет настаивают на открытии такой школы.

И только руководители Московского автомотоклуба, который должен стать организатором мотосоколы, имеют на этот счет иное мнение. Они закрыли в 1954 году единственную школу и добровольно отказались от площадки для тренировок мотоциклистов.

В 1937 году, когда во всей стране едва насчитывалось 25 тысяч мотоциклистов, в Москве действовало несколько мототрошек и никто не сомневался в их необходимости. Теперь же значительная учебная часть Московского автомотоклуба И. Кельмансон полагает такую заботу для себя излишней.

Странно, что эта, с позволения сказать, позиция находит поддержку в Московском городском комитете ДОСААФ и даже у некоторых работников аппарата ЦК ДОСААФ, в частности у К. Шестопалова.

В их отчете о количестве подготовленных в Москве за первую половину 1960 года мотоциклистов фигурирует одна цифра, а по данным Московского ГАИ за этот же период вновь получивших права значится в пять раз больше. К этому надо добавить еще несколько тысяч москвичей, которые недавно приобрели и зарегистрировали новые мотоциклы, а права еще не получили. Все они ждут не дождутся помощи от Московского автомотоклуба.

Разговор о школе далеко не локальный, ибо от нее начинается мотоспорт. Не нужно быть знатоком дела, чтобы увидеть одну из причин застоя столичного мотоспорта в плохой подготовке мотоводителей. В спортивные секции приходят молодые, не знакомая порой с элементарными вещами. На обучении же уходит уйма времени, причем многие молодые становятся зрелищными людьми, но так и не выходят из разряда начинающих и бросают спорт. Вот уже шесть-семь лет мы не слышим ни одного нового имени, не видим молодых спортсменов в пятерке лучших кроссменов и ледовиков столицы (других соревнований в городе вообще не проводится).

В 1960 году на первенстве СССР по мотокроссу из 11 золотых медалей только одна досталась москвичу. Среди пяти чемпионов по многодневным гонкам — лишь один столичный спортсмен, а среди победителей первенства по ипподрому и гаревой дорожке — ни одного.

Да, мотоспорт у нас хиреет в столице. Одну из основных причин этого мы назвали. Но есть и другие.

В Ленинграде посмотреть на мотокросс, который устраивают в черте города, у стадиона, собирается до 200 тысяч человек. Десятки тысяч зрителей приходят на трассы мотосоревнований в Таллине, Риге, на мотоцирны Уфы, Ровно, Майкопа.

Московские же кроссы, словно нарочно, устраивают в таких местах, куда добраться очень сложно: за городом, вдалеке от железнодорожных станций. Да к тому же большие соревнования в столице «случаются» чрезвычайно редко. Приходится ли удивляться, что класс столичных спортсменов растет очень медленно.

За последнее время все большее распространение получают в стране гонки по гаревой дорожке. Однако среди спортсменов, постоянно выступающих в этом виде соревнований, всего три-четыре москвича. Как правило, они пригравывают периферийным гонщикам. Винить их в этом нельзя: в городе негде тренироваться.

В Москве более 60 стадионов, но ни один из них не принадлежит ДОСААФ. Действительно, Обществом бедно спортивными сооружениями, но оно богато людьми, которые горячо любят спорт. Призыв выйти на народную стройку мотодрома найдет у всех самый горячий отклик.

Обидно, что руководители горкома ДОСААФ и автомотоклуба не подумали об этом. Вопрос о строительстве мотодрома в Москве обсуждается вот уже много лет и никак не сдвигается с места. До сих пор не могут якобы согласовать с «вышестоящими организациями», в каком его месте строить.

Для оправдания этой проволочки придумали даже удобный аргумент: дескать, в Москве, где много разных спортивных зрелищ и развлечений, мотоспорт никогда популярным не станет. В абсурдности этого утверждения можно было убедиться прошлой зимой во время международных гонок по ледяной дорожке, когда 20 тысяч москвичей заполнили восточную трибуну стадиона в Лужниках.

Все те, кто любит мужественный мотоциклетный спорт, согласится с нами: так дальше продолжаться не может. В Москве мотоспорт должен снова занять «место под солнцем». Для этого нужна мотоцикла и широкая сеть курсов по подготовке мотоциклистов. Для этого нужен мотодром (примеч. не за тридевять земель, а в черте города), где в будни можно обучать водителей и в выходные и в субботах и в воскресные дни проводить жаркие, тревожные и ледяные гонки.

Мы верим: при дружных усилиях можно добиться, чтобы мотоспорт в столице стал массовым и популярным!

И. СМОЛИН,
секретарь Дзержинского РК КПСС
г. Москва.

Г. БАЙДУКОВ,
Герой Советского Союза,
генерал-лейтенант авиации

Н. СЕВСТЬЯНОВ,
заслуженный мастер спорта,
чемпион СССР

В "ДИНАМО"

МОТОСПОРТСМЕНЫ КИРОВОГРАКАНА ЖДУТ ПОМОЩИ

И в нашей стране и за рубежом огромной популярностью пользуется старейшее спортивное общество «Динамо». В этом коллективе воспитано много тысяч замечательных советских спортсменов, в том числе олимпийских чемпионов, рекордсменов и чемпионов мира, Европы и Советского Союза. Заслуги общества по достоинству оценены Советским правительством, наградившим «Динамо» орденом Ленина.

Еще несколько лет назад под стать динамовским легкоатлетам, футболистам, боксерам и пловцам были спортсмены-мотоциклисты, выступавшие с эмблемой «Динамо». В Московском автомобильном и многоцелевых периферийных секциях этого общества успешно занимался коллектив отличного подготовленного спортсменов, неоднократно побеждавших в городских, республиканских и всесоюзных соревнованиях. Техническая оснащенность клуба и секция была высокой — в обществе заботились о приобретении мотоциклетной техники и подготовке кадров механиков.

И вдруг по совершенно непонятным для нас, спортсменам, причинам мотоспорт в «Динамо» был «закрыт». Часть гонок перешла в другие общества, остальные вовсе оставили занятия спортом.

Это решение, на наш взгляд, было совершенно неоправданно и больше того — недопустимо. Нет сейчас в стране другого спортивного общества, члены которого так тесно связаны с мотоциклетной техникой, как наше. Для большой группы динамовцев — инспекторов-мотоциклистов из отделов регулирования уличного движения, Госавтоинспекции, отделов безопасности движения, для работников мотобаз и ремонтных заводов МВД — мотоспорт нужно расширять как средство повышения их профессиональной служебной подготовки.

Стоит ли говорить, что именно у нас, в «Динамо», существуют и самые благоприятные условия для развития мотоспорта?

В Московской области до сих пор сотрудники милиции успешно выступают в соревнованиях. Это братья Б. и Л. Левины, М. Орлов, Л. Чернышев и многие другие. Мастера спорта и разрядники, они вынуждены защищать честь других спортивных обществ.

Почти все работники Центральной мотобазы Управления внутренних дел Мособлсплокома — члены «Динамо», причем большинство из них — мотоциклисты. Они постоянно участвуют в всех фланговых парадах и в митингах мотоциклистов в Лужниках и на стадионе «Динамо». Многие из них раньше неоднократно стартовали в гонках. Они охотно возобновили бы занятия спортом, если бы в «Динамо» была секция.

На примере только одной этой базы видно, какой непохватый резерв для развития мотоспорта имеется в нашем спортивном обществе. А ведь таких коллективов «Динамо» по Союзу насчитывается очень много, и в каждом из них есть энтузиасты-мотоциклисты. Надо, наконец, объединить их усилия и возродить мотоспорт в «Динамо». Перед членами нашего общества нужно снова открыть зеленую улицу для участия в мотоциклетных соревнованиях.

Мастера спорта А. ВАЛАКИН, А. ДУБРОВИН, П. ЗВЕРЕВ, М. МИЛЬНЕ, механик В. НИКИТИН [работники Управления внутренних дел Мособлсплокома].

ОТ РЕДАКЦИИ.

Письмо группы мастеров спорта напоминает о том недопустимом положении, в котором с 1957 года оказался мотоспорт в обществе «Динамо», где он уже в двадцать лет получил большое развитие. За 30 лет московская секция «Динамо» (впоследствии автомобильная) выдала плечу замечательных гоночников, ныне заслуженных мастеров спорта: П. Баранова, В. Карнеева, Ю. Король, Е. Косилтова, В. Пилаева, Н. Севостьянова, мастеров спорта братьев А. и С. Бучинных, Д. Косинова, А. Степанова и многих других. Успешно работали секция мотоциклистов общества в Ленинграде, Таллине, Риге, Киеве, Тбилиси и других городах. «Динамо» неизменно находилось в ряду ведущих коллективов по мотоспорту вплоть до 1957 года, когда руководители общества, воспользовавшись тем, что бывший Всесоюзный комитет по делам физической культуры и спорта перестал руководить автоспортсменами, ликвидировали наиболее многочисленную московскую команду.

И хотя А. Курпирин, бывший в то время зам. председателя Центрального совета «Динамо» (управление) и бывший председателем совета по развитию мотоспорта в низовых коллективах, уже тогда стало ясно: в «Динамо» взят курс на сворачивание мотоспорта. Так это и случилось. Ресурс московской команды на местах восприняли как сигнал к общей ликвидации мотоспорта. Вскоре почти все периферийные секции прекратили свою деятельность, а те из них, что сохранились, впадают в жалкое существование.

Впервые плоды расправы с мотоспортом в «Динамо» пожали прежде всего сами руководители общества. По итогам II Спартакиады народов СССР «Динамо» оказалось на втором месте, проиграв Советской Армии прежде всего за счет мотоспорта. Небезынтересно отметить, что в числе мотогонщиков, обеспечивших победу армейцам, были бывшие спортсмены «Динамо».

О судьбе мотоспорта в низовых коллективах красноречиво говорит помещенное здесь письмо мастеров спорта из Московской области. Авторы его правильно пишут о недопустимости такого положения, когда многие члены общества, для которых мотоспорт является подспорьем в работе, лишены возможности заниматься им. Спортивная общественность не должна больше мириться с этим. С помощью Федерации автоспорта СССР в «Динамо» должен быть возрожден мотоциклетный спорт.

Редакция журнала вместе со спортсменами и любителями мотоспорта ждет от председателя ЦС «Динамо» тов. Курпирина ответа на вопрос: будет ли культивироваться мотоспорт в «Динамо», или он ликвидирован здесь навсегда?

Написать это письмо нас, мотоспортсменов К. Кировограда, побудила статья «Одесские сюрпризы» (журнал «За рулем» № 10 за 1960 г.). В ней говорилось, в частности, что в соревнованиях по ипподромной гонке не принимали участие одесские спортсмены. Их и могло быть, если в городе существовал мотоспорт. А однако клуб бездействует. Мотоциклы уже три месяца находятся вперити: нет запасных частей и горючего.

Вот в каких условиях находится мотоспорт в Кировограде. Есть у нас клуб, недавно выстроен большой хороший гараж. Имеется и четыре мотоцикла, восстановленные нами из подержанных списанно. В нашем городе немало подлинных энтузиастов мотоспорта. И однако клуб бездействует. Мотоциклы уже три месяца находятся вперити: нет запасных частей и горючего.

Раньше, кстати сказать, нам часто приходилось покупать горючее за свой счет, чтобы ездить на тренировки. Когда же мы просили начальника нашего клуба тов. Саратова выделить запасные части и позависать с горючем, — то неизменно слышали ответ:

— Достаньте сами!

Нет у нас и топлива. Вернее, он числится в штате, получает зарплату, но ничего не делает для развития мотоспорта.

Некоторое время тому назад был у нас в Кировограде председатель республиканской комиссии по автоспорту В. Назарен. Он посочувствовал нам, обещал помочь, но до сих пор не выполнил своего обещания. Мы знаем, что на счету нашего клуба в Бресте есть новые машины, но начальник автомобильного клуба не желает их продать. Почему? На этот вопрос мы так и не смогли добиться ответа.

В. ЛЕВОНЯН, С. МАРАНДИАН, П. ТАСЛАХЧЯН и другие.

«Т У л а»
СТАЛА ЛУЧШЕ,
ЗАПЧАСТЕЙ
ВСЕ НЕТ!

«Тула» станет лучше» — обещал главный конструктор завода «В. Лоточий в январском номере журнала прошлого года. Действительно, новые мотороллеры марки ДОС-200, выпускаемые инструктором и имеют некоторые другие усовершенствования.

В. Лоточий обещал также, что завод удовлетворит в ближайшее время потребности владельцев мотороллеров в запасных частях. Но прошло уже год, а запчастей все нет. За это время в Новосибирске появились только династартеры и реле-регуляторы.

А какие люди приходят претерпеть, если обратиться в Пособиторг. Вы пишете в Тульскую базу и через несколько месяцев Вам отвечают: «Запасных частей нет». Затем пишете в Москву — и опять письма ожидания.

Тульский завод выпускает много мотороллеров в количестве Т-200. Только тогда многочисленным их владельцы смогут сказать: «Тула» стала лучше и запчастей есть! Спасибо, товарищи!

В. ШЕЛЕНОВ

Новосибирск.

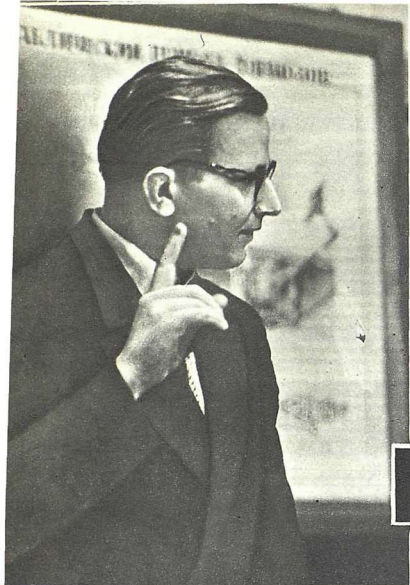


Фото Н. БОБРОВА

В редакцию приходит много писем, авторы которых — молодые преподаватели курсов по подготовке шоферов просят рассказать о педагогическом мастерстве. Стремясь ответить на эти просьбы, мы публикуем сегодня репортажи с урока инженера-инструктора Куйбышевского районного АИЖ г. Москвы Николая Ивановича Гришина. Тема занятия — «Тормозная система».

До начала занятий оставалось еще полчаса, но Николай Иванович уже был в классе. Он принес в класс все необходимое для урока наглядные пособия, развесил плакаты и прикрыл их газетами, чтобы до объяснения нового материала они не отвлекали внимания курсантов.

Из короткой беседы с Гришиным узнаем, что еще за несколько дней до предстоящего урока он выяснил, какими наглядными пособиями — плакатами, схемами, разрезными агрегатами, макетами по очередной теме располагает клуб.

— Это было необходимо для того, чтобы составить подробный план занятий, — говорит Николай Иванович. — Стараюсь такую подготовку ввести в систему, так как она помогает в работе и избавляет от поисков наглядных пособий во время занятия.

Точно в восемнадцать часов чисто выбрить, опрятно одетый преподаватель вошел в класс. Аккуратность во всем — одна из основных черт характера Н. И. Гришина. Курсанты рассказывают, что на одном из первых же уроков он заявил:

— Человек, который не следит за своим внешним видом, не может бережно относиться и к автомобилю, содержать его в отличном техническом состоянии.

Эти слова, видимо, запомнились слушателям. И не случайно еще до звонка можно было наблюдать такую картину: перед тем, как войти в класс, юноши одергивали пиджачик, застегивали пуговицы воротничков, поправляли галстуки.

Несколько минут ушло у Гришина на переключку. Полупуно он выяснял у курсантов причины пропуска предыдущего занятия.

Что это дает?

Дело в том, что слушатели курсов нередко задерживаются на производстве и приезжают в клуб за несколько минут до начала занятий, а то и со звонком. Во время переключки, по мнению Николая Ивановича, они как бы «настраиваются» на учебу.

Преподаватель не сразу приступил к объяснению новой темы. В короткой беседе, которая длилась минут пять, он подытожил ранее пройденный материал и подвел курсантов к теме очередного урока. Затем он четко написал на доске:

«ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА»

Изложение нового материала велось своеобразно. Преподаватель начал рассказ — и в воображении курсантов возник фантастический город, в котором автомобили не имели тормозов. Затем преподаватель привел несколько примеров из жизни курсантов, напомнил им первые самостоятельные поездки на автомобиле. Так, постепенно Николай Иванович подвел будущих шоферов к ответу на вопрос, для чего предназначена тормозная система.

Мы обратили внимание на то, что Гришин ведет урок без конспекта. В разговоре после занятий выяснилось, что Николай Иванович во время объяснения пользуется только подробными планами. Однако из этого не следует, что у него вообще нет конспекта. Он составлен и его содержание обновляется перед каждым набором курсантов в зависимости от изменений

ОДИН УРОК

программы и новостей советского автомобилестроения. Чтобы не отставать от жизни, преподаватель выписывает все автомобильные журналы, знакомится с новинками технической литературы, посещает лекции.

Николай Иванович кратко сформулировал назначение тормозной системы и попросил нескольких курсантов повторить толь что услышанное.

Убедившись, что материал усвоен, Гришин поставил перед аудиторией следующий вопрос: как же осуществляется торможение? Он как бы нанизывал раздельные темы на единый стержень, переходя от простого к более сложному.

Объяснение снова началось с примеров. Николай Иванович рассказал о велосипедисте, который из-за поломки тормоза был вынужден останавливать велосипед, крепко прижимая подошву ботинка к протектору колеса.

Преподаватель подходит к доске и четко рисует колесо, обозначая стрелками силы, которые на него действуют при торможении.

— В автомобиле, — говорит он, — подобную роль выполняют тормозные колодки.

Гришин напомнил будущим шоферам, что особую осторожность при торможении автомобиля надо соблюдать во время гололеда или дождя.

Преподаватель снова берет мел и рисует на доске схему тормозного механизма. Объясняя принцип его действия по схеме, Гришин обращается к действующему макету колочного тормоза с механическим приводом.

Такие тормоза установлены на автомобилях большинства марок, — подчеркивает преподаватель. — Но есть и другие системы.

Несколькими словами Николай Иванович характеризует особенности каждой из них, сопровождая свой рассказ рисунками на доске.

Не менее доходчиво преподаватель изложил и другие раздельные темы, сопровождая объяснения демонстрацией наглядных пособий. Если в ходе повествования не удалось избежать иностранных слов, Николай Иванович подробно раскрыл



*Опыт Лурьева -
великий АИМК*



— При торможении автомобиля надо соблюдать особую осторожность во время гололеда и дождя.

— Стрелками обозначены силы, которые действуют на колесо при торможении.

вал их смысл. Здесь уместно отметить, что Гришин следит за чистотой речи и умело пользуется интонациями голоса. В зависимости от сложности и важности материала, он либо убыстряет повествование, либо, наоборот, замедляет его, повышая голос.

В ходе объяснений преподаватель не старается, чтобы курсанты запомнили абсолютно все детали механизмов. Он только называет эти детали, считая, что более подробно познакомиться с ними можно будет позже, когда начнется изучение неисправностей тормозной системы, и особенно на занятиях по практическим работам.

Прошло уже больше половины урока, а курсанты с неослабевающим вниманием продолжали слушать преподавателя, не проявляя признаков утомления. Как же удалось Гришину добиться этого?

Тему «Тормозная система» он разделил на целый ряд подтем: назначение тормозной системы, принцип торможения, виды тормозов, гидравлический привод, тормозной механизм и т. д. Изложение этих подтем завершалось краткими обобщениями, смысл которых не только повторить наиболее существенный и трудный материал, еще раз сосредоточив на нем внимание курсантов, но и создать своеобразную «перевивку», переключение, благодаря которому при изложении предмета пропадает утомляющая монотонность.

Гришин старается, чтобы его слушатели как можно больше усвоили непосредственно на уроке. Этому немало способст-

вуют опросы-беседы, которые Николай Иванович всегда проводит после обобщения, сделанного по каждой части темы.

Так, рассказав о назначении тормозной системы и принципе ее работы, преподаватель обратился к курсантам с рядом вопросов, предлагая каждый раз при ответах использовать наглядные пособия и в первую очередь макет, на котором можно проследить взаимодействие деталей.

В конце занятий повторение проводилось уже по всему материалу.

На протяжении урока курсанты не делали записей. Однако когда до звонка осталось шесть минут, преподаватель предложил слушателям записать в тетрадях основные положения урока по тормозному механизму.

Четкость при изложении материала, умелое использование наглядных пособий, способность постоянно поддерживать контакт с аудиторией, удачная форма организации урока — все это свидетельствует о педагогическом мастерстве Н. И. Гришина. Творческое применение методических приемов, описанных здесь, может принести пользу молодым преподавателям автомотоклубов.

А. ПАВЛОВ,

ст. инженер-методист МАМК,

В. ПАВЛОВ,

член квалификационной комиссии ГАИ;

Г. РУФАНОВ

— На этом макете вы видите действие тормозных колодок.

Кратко сформулировав назначение тормозной системы, преподаватель вызвал курсанта Антонова повторить только что услышанное.



Гараж-стоянка

каждому легковому

автомобилю

КАКИМ

Отечественная автомобильная промышленность с каждым годом увеличивает выпуск легковых автомобилей. К концу текущей семилетки их производство возрастет в несколько раз.

Значительная часть легковых автомобилей будет и впредь направляться для пополнения транспортных организаций общего пользования и таксомоторных парков. Дальнейшее развитие получит система пользования автомобилями такси без водителей на условиях проката.

Но вместе с тем при значительном увеличении производства легковых автомобилей невозможно всю новую продукцию направлять в таксомоторные парки. Это потребовало бы колоссальных государственных капиталовложений в строительство гаражей, станций технического обслуживания и различных ремонтных предприятий, а также отвлекло бы большое число людей от участия в производстве материальных ценностей.

Вот почему наряду с непрерывным расширением таксомоторных парков будет также возрастать и количество автомобилей, находящихся в личной собственности граждан.

В последние годы условия пользования индивидуальными легковыми автомобилями в нашей стране значительно улучшились. Были приняты решения о предоставлении владельцам помещений для стоянок их автомобилей, а также о строительстве гаражей во дворах жилых домов. У театров, кино, рынков, музеев и в других местах были организованы стоянки для временного хранения автомобилей. Расширилась продажа топлива, масел, смазочных материалов и запасных частей.

Недавно, в дополнение к предыдущим, приняты решения об организации на территории Российской Федерации кооперативов по строительству и эксплуатации коллективных гаражей-стоянок для автомобилей индивидуальных владельцев применительно к порядку и условиям, установленным для жилищно-строительных и дачно-строительных кооперативов. Это решение преследует цель улучшить условия хранения легковых автомобилей индивидуальных владельцев.

Члены кооперативов по строительству гаражей-стоянок осуществляют их эксплуатацию на правах кооперативной собственности и на началах самоуправления.

Министерству автомобильного транспорта и шоссе дорог РСФСР и Мосгорисполкому поручено разработать рабочие проекты гаражей-стоянок для автомобилей индивидуальных владельцев с учетом климатических условий.

Одновременно исполкомам Советов депутатов трудящихся разрешено передавать гаражи, освобождающиеся в связи с укрупнением автомобильных хозяйств, а также другие свободные помещения, пригодные для перепрофилирования под гаражи, в ведение домоуправлений. В свою очередь, домоуправления должны предоставлять их в арендное пользование владельцам автомобилей, проживающим в домах этих домоуправлений.

В связи с климатическими условиями и различными другими причинами часть владельцев автомобилей не пользуется ими зимой. Это относится, в частности, к большим городам, где достаточно развит транспорт общего пользования. Поэтому Мосгорисполкому и Ленгорисполкому предложено построить в 1961 году базы для продолжительного хранения автомобилей в зимний период, а также открытые стоянки для кратковременного хранения автомобилей.

Для придания кооперативам юридической прав утвердены примерный устав кооператива по строительству и эксплуатации коллективных гаражей-стоянок для автомобилей индивидуальных владельцев. Этим уставом определено, что кооператив организуется на основании решения исполкома городского (районного, поселкового) Совета депутатов трудящихся. Для его образования требуется объединение не менее 10 граждан (в Москве и Ленинграде не менее 50). Члены такого кооператива могут быть гражданами СССР, достигшие 18-летнего возраста, живущие в данной местности и являющиеся владельцами индивидуальных автомобилей, зарегистрированных в местных органах ГАИ. Число членом кооператива не может превышать количество боксов или мест стоянки для автомобилей по плану строительства.

Кооператив имеет право получать в бессрочное пользование земельные участки для строительства гаражей-стоянок лоярдыным способом по внесению в банк собственных средств в размере полной стоимости строительства.

Кроме того, в примерном уставе определен порядок организации, цель, права и обязанности кооператива, указано, из каких поступлений складываются его средства, изложены права и обязанности членом, а также другие вопросы, относящиеся к юридическому положению данной организации.

Нет сомнения, что массовое развитие кооперативного гаражного строительства позволит создать наилучшие условия для сбережения автомобилей, принадлежащих индивидуальным владельцам.

А. ТАРАНОВ.

Среди разнообразной продукции нашей мотоциклетной промышленности все большее место начинают занимать мотовелосипеды. Советские люди ездят на них на работу, путешествуя, даже участвуют в соревнованиях. К концу семилетки выпуск мопедов и мотовелосипедов составит примерно 40—45 процентов всей продукции моторо промышленности.

Многие читатели имеют уже большой опыт эксплуатации этих машин. Свои предложения по улучшению конструкции они присылают в редакцию.

Ние мы публикуем письмо инженера В. Волжского, совершившего на мотовелосипеде В-902 пробег, протяженностью 4000 километров.

Из всех мотовелосипедов, выпущенных нашей промышленностью, наиболее удачным является львовский В-902. Он имеет колеса меньшего диаметра по сравнению с другими машинками и более широкие шины, что повышает его проходимость и смягчает толчки при езде по неровной местности. В львовском мотовелосипеде усилена пространственная жесткость рамы, увеличена ширина вилки переднего колеса и глубина переднего грязевого щита. В-902 оборудован подставкой и ручным тормозом. Ручная подвеска переднего колеса выгодно отличает его от других мотовелосипедов.

К достоинствам львовской конструкции следует отнести и форму рамы, которая способствует большой безопасности движения, особенно в условиях города, где приходится часто останавливаться и трогаться с места, не слезая с велосипеда (зачастую в потоке автомашин). Все это обеспечило львовской машине большую популярность. И нам кажется, что в новых мотовелосипедах, над созданием которых работают заводы, все перечисленные новшества должны закрепить и получить свое дальнейшее развитие.

В то же время В-902 не свободен от ряда недостатков, о которых мы и хотим рассказать, чтобы в новых конструкциях были учтены пожелания многих потребителей продукции мотовелозаводов.

У моторного велосипеда есть свои специфические качества, которые необходимо учитывать при конструировании. Если средняя скорость обычного велосипеда составляет 12—15 км/час, то у моторного она в два раза больше, т. е. 25—32 км/час, поэтому последний подвержен значительно большим динамическим ударам и нагрузкам. Это требует более толстых спиц и более тщательной центровки колес при их сборке на заводе.

Желательно также увеличивать на 15—20 мм ширину задних вилки (рядом с ободом), так как грязь с колеса попадает на вилку и остается там. Кроме того, у В-902 моторная цепь задевает за перья вилки, что приводит к истиранию подкладок и износу самой цепи, который к тому же увеличивается из-за попадания грязи с обода на цепь. Очевидно, нужно серьезно подумать над тем, как изолировать колесо от моторной цепи.

ДОЛЖЕН БЫТЬ МОТОВЕЛОСИПЕД?

Хорошие ходовые качества моторного велосипеда позволяют преодолеть на нем большие расстояния, следовательно, особое внимание надо уделить удобству посадки. Дело в том, что на обычном велосипеде основной опорой являются педали, затем седло и, наконец, руль. Наличие мотора меняет картину: основная нагрузка, как и на мотоцикле, здесь падает на седло, поэтому обычное велосипедное седло или даже несколько улучшенное, как у В-902, недостаточно удобно. Некоторые владельцы В-902 используют седла от мотоциклов, но они очень громоздки, портят внешний вид мотовелосипеда и увеличивают его вес. Пора, видимо, изменить конструкцию седла и сделать ее по типу лучших зарубежных.

Мотовелосипеду необходим спидометр со шкалой до 60 км/час или велосчетчик с указателем скорости движения. Без спидометра невозможно правильно произвести обкатку двигателя, не говоря уже о его эксплуатации. В дальних поездках по широким дорогам без спидометра трудно выдерживать нормальную скорость (до 35—40 км/час), а движение в более высоком темпе приво-

дит к перегреву двигателя и заклинкиванию поршня.

На моторном велосипеде можно перевозить груз в 15—18 кг, т. е. больший, чем на обычном. Но устойчиво расположить такой груз на багажниках, которыми снабжены харьковские, пензенские и львовские машины, очень сложно, а просто невозможно. Кроме того, багажник с грузом создает большую нагрузку на заднее колесо, на которое и так приходится около 70 проц. веса велосипеда. Чтобы равномерно нагрузить колеса, следует устанавливать багажники на переднем и, как показал наш опыт, на заднем колесах. Было бы неплохо наладить выпуск больших багажников, причем с пружинными деталями. Сейчас даже самый небольшой груз приходится привязывать.

У мотовелосипедов В-902 последних выпусков под багажниками находится инструментальная коробка — это удачное решение. Однако ее надо делать таких размеров, чтобы, кроме необходимого инструмента, в коробку можно было положить запасную свечу и камеру, аптечку, ветошь. Одна из самых серьезных претензий касается глушителя,

установленных на мотовелосипедах. Существующие глушители очень мало уменьшают звук выхлопа. Прокхв 20—30 км, подлететь буквально гложет от треска. Помимо этого, из глушителя всегда просачивается масло, на металле оседает пыль, мотор загрязняется. Масло попадает также на обод заднего колеса и пачкает его. Большое спасибо скажут владельцы мотовелосипедов, если завод, выпускающий двигатели Д-4, сконструирует новые глушители, резко уменьшающие шум от выхлопа и ликвидирующие подтеки масла.

И последнее — о качестве покрышек. На наших В-902 мы проехали 4000 км, а покрышки пришли в полную негодность — очень тонкий у них протектор и армирован он непрочной тканью.

Итак, мы перечислили основные недостатки в конструкции мотовелосипеда, выявленные в процессе его длительной эксплуатации. Хотелось бы, чтобы к нашему мнению прислушались работники мотовелозаводов и создали новый более совершенный мотовелосипед.

Инженер В. ВОЛЖСКИЙ.

НОВОЕ В ЛЕДЯНЫХ ГОНКАХ

Все большую популярность приобретает у нас мотогонки на ледяной дорожке. В последние три года они регулярно проводятся во многих городах страны, особенно на Урале, в Сибири, Поволжье. Десятки тысяч зрителей полюбили этот замечательный вид мотоциклетного спорта.

Однако до нынешнего сезона почти все соревнования (за исключением нескольких крупнейших) проводились на основе устаревших или самодельных правил и положений, в которых не учитывался передовой опыт организации и судейства ледяных гонок.

В наступившем сезоне проведение мотогонок на льду строго регламентируется новым Положением и календарем, включающим все основные соревнования, начиная от областных и кончая первенством страны.

В декабре прошли матчевые встречи между спортсменами городов и областей. Они предшествовали первенству Российской Федерации, которое впервые разыгрывается у нас по зональному принципу.

Территория РСФСР разделена на 7 зон, охватывающих более сорока областей. Зональные соревнования состоялись во второй половине декабря — начале января в Куйбышев, Вологде, Курск, Хабаровске, Свердловске и других городах. Команды, составленные из сильнейших гонщиков зон, примут участие в лично-командном первенстве РСФСР по ледяным гонкам.

Положение о соревнованиях давало возможность проводить первенство зон или по системе с выбыванием (четвертьфиналы, полуфиналы и финалы), тогда

победитель второй зоны получает 5 очков, занявший второе место — 4 очка и т. д., или же по помещаемым ниже таблицам гончарых гонок. В этом случае каждый спортсмен встречался со всеми участниками. Победа в заезде дает три очка, второе место — два, третье — одно.

Впервые первенство Российской Федерации (финальные соревнования) проводится с открытым стартом. Это значит, что в борьбе за звание чемпиона РСФСР смогут принять участие лучшие гонщики из Москвы, Ленинграда и союзных республик.

Положение разрешает каждому спортсмену стартовать в двух классах мотоциклов. В связи с включением в программу первенства соревнований на мотоциклах только трех кубатур (до 175, 350 и 500 см³) мотоциклетный комитет ФАМС СССР принял решение допустить к участию в гонках спортсменов на машинах низших классов в высших классах.

В отличие от прошлого года первенство СССР будет проведено после серии международных встреч.

Бесспорно, важным для дальнейшего развития мотогонок на льду явилось решение Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций

на ледяной дорожке города Жуновского встретились мотоспортсмены Московской области. Выше 10 тыс. зрителей собрались посмотреть эти соревнования.

Фото В. ЕГОРОВА.



СССР о награждении с 1961 года победителей первенства СССР в этом виде соревнований большими золотыми, серебряными и бронзовыми медалями.

Широкому размаху мотогонок на льду в нашей стране будет способствовать и другое решение — о переводе этих соревнований на полную самоокупаемость за счет продажи билетов зрителям и получения реальных доходов. Это дает возможность проводить мотогонки значительно чаще и полностью отказаться от государственных дотаций.

В. ШАРОНОВ,
старший тренер ЦАМК.

Таблица заездов для 13 гонщиков		Таблица заездов для 16 гонщиков	
Заезд	Номера гонщиков	Заезд	Номера гонщиков
1	12, 9, 12, 6	1	1, 2, 3, 4
2	11, 5, 8, 2	2	5, 7, 6, 8
3	12, 8, 10, 5	3	10, 11, 9, 12
4	4, 10, 5, 11	4	15, 14, 16, 13
5	5, 6, 1, 7	5	13, 1, 5, 9
6	7, 13, 2, 10	6	14, 10, 2, 8
7	6, 8, 15, 3	7	11, 15, 7, 3
8	8, 7, 4, 12	8	4, 8, 12, 16
9	13, 12, 11, 1	9	6, 16, 1, 11
10	3, 1, 11, 9	10	15, 12, 1
11	1, 2, 3, 4	11	8, 9, 3, 14
12	9, 4, 5, 13	12	13, 10, 4, 7
13	10, 1, 9, 8	13	16, 3, 10, 5
		14	3, 13, 8, 11
		15	9, 8, 15, 10
		16	9, 8, 15, 10
		17	9, 8, 15, 10
		18	9, 2, 7, 16
		19	8, 17, 13, 6
		20	5, 8, 17, 1, 4

Турбонаддув

Наддувом принято называть подачу сжатого до определенного давления воздуха в цилиндры двигателя. Что это дает? Прежде всего позволяет увеличить вес воздушного заряда, поступающего в цилиндры и, следовательно, сжигать большее количество топлива при том же весовом соотношении воздуха и топлива. Тем самым удается снять с двигателя большую полезную мощность.

Известно, что для полного сгорания в цилиндрах необходимо определенное соотношение между количеством поступающего в них воздуха V (кг) и количеством подаваемого топлива C (кг), т.е. $\frac{V}{C} = D$. Но это теоретически. Практически же требуется подавать несколько большее количество воздуха:

$\frac{V}{C} = A$, где V — теоретически необходимое количество воздуха для полного сгорания топлива; E — действительное количество воздуха, поступающего в цилиндры.

Отношение A называют коэффициентом избытка воздуха, который для карбюраторных двигателей изменяется от 0,8 до 1,1, а для дизелей в пределах 1,2 — 1,3.

При увеличении давления во впускном трубопроводе вес 1 л воздуха возрастает, например, в K раз. Поэтому в цилиндры двигателя с наддувом подается воздуха в K раз больше, чем в цилиндры двигателя без наддува. Это возможно при одинаковых коэффициентах избытка воздуха. Вот почему за 1 сек. выделяется в K раз больше тепловой энергии. Следовательно, двигатель с наддувом развивает соответственно более высокую мощность.

Для современных серийных автомобильных дизелей с наддувом давление воздуха перед цилиндрами доходит до 1,7 кг/см². При таком давлении мощность может повыситься на 35—45 проц. по сравнению с мощностью двигателя без наддува.

Для сжатия воздуха двигателя с наддувом снабжают нагнетателями. В настоящее время применяют два их вида: объемные и лопаточные.

К объемным относятся поршневые насосы и роторно-шестеренчатые нагнетатели типа ЯА3-204 (рис. 1а). У них воздух поступает в подкаменные полости, сжимается и затем нагнетается во впускной трубопровод двигателя и далее в цилиндры.

Лопаточные нагнетатели включают в себя осевые и центробежные компрессоры. Их рабочими органами являются специально профилированные лопатки, которые при вращении с большими окружными скоростями разгоняют воздушный поток до определенной скорости, т. е. сообщают ему кинетическую энергию.

В центробежных компрессорах давление возрастает частично в самой крыльчатке за счет сил инерции воздушного потока и частично в результате превращения кинетической энергии движущегося воздуха в потенциальную путем его торможения в неподвижных диффузорах или воздухохоборниках.

Повышение давления в осевых компрессорах достигается в основном благодаря торможению воздушного потока.

Центробежные и осевые нагнетатели различаются между собой направлением воздушного потока в рабочем колесе. В первых воздух входит в рабочую колесо (крыльчатку) в осевом направлении, затем движется по радиусу (рис. 1б), во втором движении его совпадает с вращением рабочего колеса (рис. 1в).

Нагнетатели могут приводиться в действие посредством шестеренчатых или ремённых передач от коленчатого вала двигателя. Такие нагнетатели называются приводными. Их устанавливают на дизелях ЯА3-204 и ЯА3-206. Давление воздуха перед их цилиндрами доходит до 1,5 кг/см².

Наддув с помощью приводного нагнетателя позволяет значительно повысить мощность двигателей. Однако он в данном случае ограничен не только тепловой и динамической напряженностью деталей, но и тем, что после определенного предела роста давления перед цилиндрами снижается экономичность в результате потребления нагнетателем большей доли пристоимости дизеля. Кроме того, при работе двигателя на небольших оборотах коленчатого вала и со значительными нагрузками объемный нагнетатель не подают необходимого количества воздуха для эффективной продувки и протекания процесса сгорания.

Наиболее перспективным средством повышения литровой мощности двигателей внутреннего сгорания является применение турбонаддува, который позволяет повысить их общий к.п.д. за счет энергии отработавших газов.

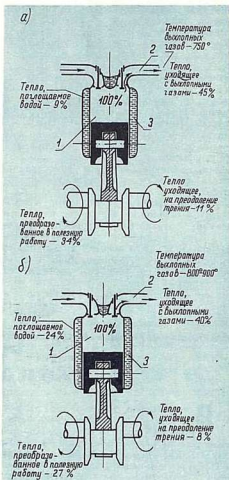


Рис. 2. Распределение тепловой энергии в современных дизелях (а) и карбюраторных двигателях (б): 1 — цилиндр; 2 — выпускной коллектор; 3 — охлаждающая вода.

На рис. 2а приведена схема распределения тепла в современном дизеле со степенью сжатия 16, на рис. 2б — в карбюраторном двигателе со степенью сжатия 7, работающих при полной нагрузке.

Если принять количество тепла, которое выделяется при сжигании топлива в цилиндре 1 за 100 проц., то окажется, что в дизеле выходящее с отработавшими газами через выпускной коллектор 2 до 45 проц. тепла, а в карбюраторном двигателе до 40 проц. от общего количества тепловой энергии. Соответственно 9 проц. и 24 проц. ее уходит в охлаждающую воду и около 11 проц. и 8 проц. расходуется на преодоление механических потерь. Доля тепловой энергии, которая может быть преобразована в полезную работу, составляет для дизеля 34—37 проц. для карбюраторного двигателя — 28 проц.

Сжатие воздуха компрессором при турбонаддуве осуществляет турбина, благодаря которой уходится использовать часть энергии, уходящей с отработавшими газами.

Применение турбинагнетателей, работающих на отработавших газах двигате-

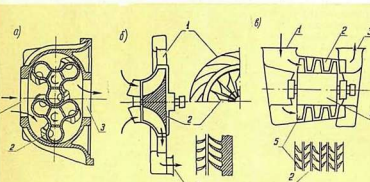


Рис. 1. Виды нагнетателей: а — роторно-шестеренчатый: 1 — вход воздуха; 2 — ротор; 3 — выход воздуха; б — центробежный: 1 — лопаточный диффузор; 2 — крыльчатка; 3 — воздухохоборник («улитка»); в — осевой: 1 — вход воздуха; 2 — лопатки нагнетателя; 3 — выход воздуха; 4 — ротор нагнетателя; 5 — лопатки ротора.

В автомобильных двигателях

лей внутреннего сгорания, является первым реальным шагом к внедрению газовых турбин в автомобильной технике.

К настоящему времени разработано несколько конструктивных схем турбоагрегатов как в СССР, так и за рубежом. Для автомобильных двигателей наиболее приемлема схема с применением центробежного нагнетателя и радиально-осевой турбины центростремительного типа (рис. 3).

К корпусу подшипников 1 крепится с одной стороны улитка турбины 3, с другой — воздухоотборник компрессора 5.

Ротор турбоагрегата, состоящий из центробежного компрессора 6, посаженного на вал радиальной турбины 2, распорной втулки и деталей уплотнения, вращается на двух подшипниках скольжения 4 (или подшипниках качения) со скоростью 30—70 тыс. об/мин.

Движение отработавших газов через турбину показано на рис. 3 стрелками А, движение воздушного потока через центробежный компрессор — стрелками Б. Смазка подводится к подшипникам под давлением от системы смазки двигателя.

Принципиальная схема турбоагрегата в четырехтактном двигателе представлена на рис. 4.

Отработавшие газы из цилиндра 1 двигателя по выпускному коллектору 2 поступают на турбину 3 турбоагрегата, затем по выпускной трубе 6 выбрасываются в атмосферу.

Турбина приводит во вращение центробежный компрессор 5, который засасывает свежий воздух из атмосферы через воздухоочиститель 9 и сжимает его до необходимого давления. Затем он по трубопроводу 8 поступает через впускной клапан 7 в цилиндр двигателя.

На двухтактных автомобильных двигателях наддув можно осуществлять по комбинированной схеме. В этом случае воздух последовательно сжимается в турбоагрегате, а затем в приаодном нагнетателе. Их правильная настройка при совместной работе имеет важное значение в связи с большой чувствительностью двухтактных двигателей к противодавлению в выпускном коллекторе. Последовательное подключение турбоагрегата позволяет значительно поднять давление воздуха перед цилиндрами и уменьшить до 50 проц. мощность, потребляемую приаодным нагнетателем. При испытании в НАМИ двигателя ЯАЗ-204 с подобной системой наддува была получена мощность 173 л. с. с одновременным снижением расхода топлива до 94 г/л. ч. по нагрузочным характеристикам при 2000 об/мин коленчатого вала.

К турбоагрегату дизелей предъявляют жесткие требования в отношении габаритных размеров и веса. Кроме того, необходимо обеспечить высокие показатели его работы при значительных изменениях расхода воздуха и числа оборотов коленчатого вала, а также быструю реакцию системы наддува на изменение нагрузки двигателя при

режимах разгона, т. е. важно, чтобы турбоагрегат подавал требуемое количество сжатого воздуха в цилиндры двигателя. Это достигается за счет высокого к.п.д. турбоагрегата и небольшого момента инерции ротора.

Помимо того, автомобильные турбоагрегаты должны допускать продолжительную работу при температуре отработавших газов до 750°С, иметь достаточную надежность, прочность и срок службы не менее 3000 час.

Турбоагрегаты серийных карбюраторных двигателей до настоящего времени не выдерживают применения из-за высоких температур и малых расходов отработавших газов, а также ввиду значительного увеличения степени сжатия.

Тип двигателя	Литровая мощность, л. с./л	Вес двигателя, кг, включая шпильки и т.п.
Карбюраторные двигатели грузовых автомобилей	28—31	2—2,5
Лучшие четырёхтактные дизели без турбоагрегата	16,5	4,5
Современный дизель с турбоагрегатом	24	3,1
Дизель с турбоагрегатом и воздушным наддувом	по	2,5

Рис. 3. Турбоагрегат: 1 — корпус подшипников; 2 — радиальная турбина центростремительного типа; 3 — улитка турбины; 4 — подшипники скольжения; 5 — воздухоотборник компрессора; 6 — центробежный компрессор.

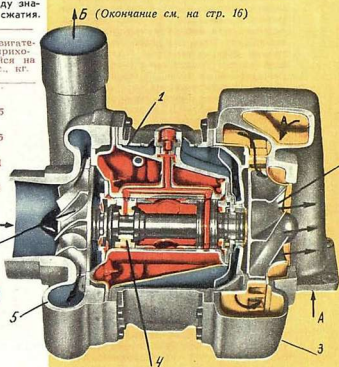
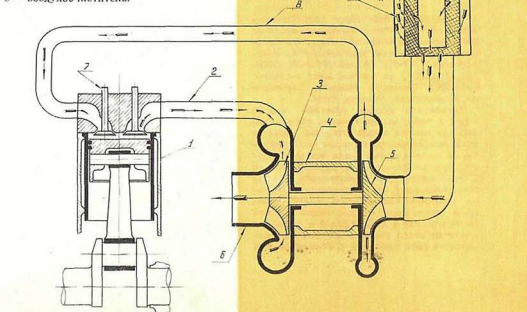


Рис. 4. Схемы турбоагрегата в одноцилиндровом двигателе: 1 — цилиндр; 2 — выпускной коллектор; 3 — турбина; 4 — корпус турбоагрегата; 5 — центробежный компрессор; 6 — выпускная труба; 7 — впускной клапан; 8 — впускной трубопровод; 9 — воздухоочиститель.



СПОРТСМЕНЫ ИЛИ НЕ СПОРТСМЕНЫ?

ВМЕСТО ОТЧЕТА О ПЕРВЕНСТВЕ СССР ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ КРОССУ

Последний раз мне довелось побывать на автомобильном кроссе чуть больше года назад. Он проходил в Ленинграде по традиционно-тяжелой программе. Тридцатиклометровое кольцо, которое нужно было описать три раза. На нем два труднопроходимых, вернее почти непроходимых участка — через реку Охта, где скапливались иногда до десятка замертво завязших машин (их поочередно выволакивал на берег гусиный тягач), и торфяное болото, для форсирования которого водители применяли целую серию различных приспособлений — от простой лестницы до сложных барабанных самовытаскивателей.

Сколько машин получило тогда технические повреждения — трудно сказать, известно лишь, что к финишу их прибыло 34 из 65 стартовавших. Остальные, как говорится, «легли костьми на поле брани». Видимо, погодой, да к концу сезона собралась на свое заседание Всесоюзная автомобильная секция, чтобы обсудить вопрос, как сделать кроссы массовыми, никакие реальные пути предложено не было. Должно быть, присутствовавшие на совещании отцы автоспорта еще находились под впечатлением недавно родеванского, их мучили уризенские топи.

С тех пор только еще один раз, в 1957 году, было проведено первенство страны по кроссу. А затем в течение трех лет лишь кое-где, скорее всего в силу инерции, еще практиковались отдельные кроссовые гонки на грунтовых. По многим признакам было видно, что пройдет еще год-другой и такие соревнования повсеместно отойдут в область предания. Этого, однако, не случилось.

В октябре 1960 года под Горьким вновь состоялся автомобильный кросс на первенство Советского Союза. Он привлек 79 участников, прибывших на автомобили ГАЗ-51, ГАЗ-69, ГАЗ-63, ЗиЛ-164, УралЗИС из разных мест — Новосибирска, Ташкента, Москвы, Ленинграда, Ставрополя, Минска, Риги.

Устроители кросса приняли многие меры к тому, чтобы условия соревнования как можно лучше отвечали характеру и особенностям привлекенной техники, а сама встреча была по-настоящему содержательной и эмоциональной. С этой целью длину кольцевой трассы сократили до 7 км. В результате зрители получили возможность видеть каждого спортсмена на дистанции 12 раз (а не три, как в Ленинграде) и в зависимости от этого столько же раз корректировать свои прогнозы о вероятном по-

бедителе. Другими словами, в Горьком проводился автокросс на короткой трассе, т. е. на основе принципа, который уже несколько лет используется в мотоциклетном спорте.

Кроме того, трасса на берегу Оки на всех участках была вполне проходимой для машин. Зато она почти не имела и прямых участков. Вслед за одним крутым поворотом тут же следовал другой и так без конца. Это обеспечивало надежную проверку боевых качеств участников — мастерства вождения, выносливости, воли к победе.

В отличие от прошлых лет, когда на каждом автомобиле находилось двое (водитель и механик), на горьковском кроссе в кабине машины от старта до финиша был только один гощик. Такой порядок упрощал систему зачета и, в условиях облегченной короткой трассы, вполне себя оправдал.

Старты в этом автокроссе давались не раздельные и не парные, как это делалось раньше, а общие для всего класса машин сразу. Исключения составили лишь автомобили ГАЗ-51 и только потому, что их было слишком много (41). ГАЗ-51 уходили на дистанцию десятками с интервалами в две минуты. Но это являлось своего рода репетицией. На следующий день по сигналу одновременно пуускался в путь до 17 машин. Широкая стартовая площадка и удобный последовательный отрезок трассы позволяли автомобилям свободно разойтись по дистанции.

Наконец еще об одной важной новинке — об участии в кроссе спортсменов на автомобилях ГАЗ-69. Вездеходные автомобили впервые вышли на старт всеобщих соревнований. И нужно сказать, что дебют оставил хорошее впечатление. Газики стремительно проходили дистанцию, легко справлялись с немногочисленными препятствиями, имевшимися на пути, где, впрочем, никак нельзя сказать о тяжелых машинах. И только на песчаном броду некоторым из них, при попытке преодолеть ручей на слишком высокой скорости, пришлось не раз постоить с залитым водой двигателем. Но это уже от неумеренного стремления к победе.

Все эти нововведения, несомненно, положительно сказались на кроссе, сделали его более живым, увлекательным. Многочисленные зрители, бывавшие на соревнованиях, несмотря на бедность радиопереортажа и отсутствие программ и списков участников, все же с интересом следили за ходом состязаний.

В итоге двухдневной борьбы наилучших результатов добились армейские

спортсмены. Они заняли первое и второе места в общекомандном зачете (а состав команд входило по шесть спортсменов). Три представителя Советской Армии — Н. Соколов, И. Леонов и Н. Холин стали чемпионами Советского Союза. Третье общекомандное место осталось за «Спартаком». Спортсмен этого общества А. Пугунин был удостоен золотой медали за победу в классе ЗиЛ-164 — УралЗИС.

Для спортсменов ДОСААФ участие в автомобильном кроссе являлось своего рода боевым крещением — они впервые выступили в столь крупном состязании. Поэтому, несмотря на то, что наше Общество было представлено на чемпионате наибольшим количеством участников (тридцатью), ни одному из них не удалось войти в число призеров.

Нельзя не отметить, что в ходе кросса не четко был организован финиш участников. Некоторых из них, в силу недостаточного личного спортивного опыта и плохой работы судей-счетчиков кругом, прошли на один круг больше чем следует (13 вместо 12).

Теперь, когда отдано должное победителям и побежденным, организаторам, судьям и зрителям, мне хотелось бы поговорить о более важном и существенном.

Между яркими приверженцами кроссов и их не менее убежденными противниками давно ведутся дебаты о том — спорт это или не спорт! Почему же во взглядах, например, на водно-моторный или мотоциклетный спорт не существует двух мнений, а тут они налицо?

Сторонники автомобильных кроссов утверждают, что эти соревнования, особенно если учитывать все недостаточно развитую у нас дорожную сеть, имеют большее народнохозяйственное и военно-прикладное значение, поскольку участники приобретают ценные практические навыки в прохождении трудных дорожных участков. Кроме того, кроссы наряду с воспитанием высочайших морально-волевых качеств позволяют проверить надежность конструкций машин и таким образом служат делу технического прогресса в автомобилестроении.

Противники проведения гонок на грунтовках, в общем не отрицая доводов своих оппонентов, тем не менее считают, что речь идет не о спортивных соревнованиях, а о демонстрации шоуферми своих производственных навыков, своего профессионального мастерства в вождении машин по бездорожью; кроме того, грузовые автомобили, поскольку они являются транспортными средст-

вами народнохозяйственного назначения, не могут и не должны быть средствами спорта.

Кросс в Горьком, хотя он, по общему мнению, выглядел лучше, чем предыдущие, все же сохранил в себе все типичные черты и недостатки, на которые обычно указывают критики подобного рода соревнований.

Достаточно сказать, что многие участники первенства страны приехали без какой бы то ни было предварительной подготовки к нему. Исключение составили лишь армяне, которые накануне провели сборочные соревнования.

О том, что успех в кроссе зависел от чисто профессиональной подготовки, а не от спортивной квалификации участников, убедительно свидетельствуют такие факты, когда безразрядный Д. Раженков («Грудь») показал результат, значительно более высокий, чем, например, мастера спорта С. Акимов и Ю. Сиденков.

Автомобильные кроссы возникли у нас в то время, когда автоспорт в стране, по существу, только зародился. Не было специальной техники, предназначенной для спортивных целей, не было подготовленных трасс, не было учебной базы. Но молодежь не хотела ждать, она рвалась к техническому спорту. Естественно, что начинать пришлось с того, что было под рукой — на службу спорту были поставлены стандартные автомобили массового производства. На их трассе проводилось соревнования по фигурному вождению, на экономии горючего, потом кроссы. Ареной состязаний являлись городские улицы и площади, дороги, естественные площадки. Цель соревнований состояла в выработке (и демонстрации) приемов и навыков искусного обращения с машинами, распространении передового опыта для использования его в народном хозяйстве.

С тех пор много воды утекло. У нас,

не предшествует никакая тренировочная работа, не предшествует отборочные встречи и специальная подготовка машин.

Соревнования у нас никогда не были самоцелью. Даже самые крупные из них являются прежде всего средством популяризации спорта, средством вовлечения в него масс молодежи, которая в процессе тренировок и подготовки к выступлениям закаляется физически, вырабатывает в себе ценные моральные качества, приобретает нужные технические знания и навыки.

Возможно ли все это в автомобильных кроссах?

Думается, что нет. Ведь не соревнуются же люди ни на пароходах (для этого есть шхеры), ни на паровозах, ни на грузопассажирских самолетах (для этого есть спортивная авиация). Нет никакого основания для вовлечения в орбиту спорта и грузовых автомобилей. Предназначение для эксплуатации на средних режимах работы, они весьма болезненно реагируют на всякую перегрузку, которая является прямым и неизбежным результатом несоответствия характера кроссовых соревнований. Чем же укорачивать жизнь этих машин! Тем более, что вносить серьезные конструктивные изменения в автомобили в порядке подготовки их к соревнованиям категорически запрещено правилами, так как это отрицательно влияет на эксплуатационные качества машин.

Но это только одна сторона дела. Не менее важно учитывать острый автомобиль от выполнения хозяйственных задач и иррациональный расход моторесурсов. Именно по этой причине до сих пор не удавалось хоть мало-мальски наладить тренировочную работу с кроссовыми на местах. Вряд ли ее можно будет наладить и впредь. Руководители автотранспортных организаций бдительно стоят на страже хозяйственных интересов. И правильно делают. Нельзя ради сомнительной пользы от участия в кроссе нескольких спортсменов рисковать исправностью дорогих машин, бесрасудно расходовать их моторесурсы и лишать предприятия транспортных средств.

Автомобильный спорт должен развиваться на базе спортивного автомобилестроения. Поскольку оно у нас еще не широко развито, можно согласиться на привлечение к спорту легковых автомобилей, прежде всего для участия в ралли. Большим резервом автоспорта является индивидуальные владельцы автомобилей. Выступлению же на грузовых автомобилях и особенно в кроссах пришла пора положить конец. По моему глубокому убеждению, с этим спортуголом автомобильного спорта должно быть покончено.

Б. КУЗНЕЦОВ.



На финише

В кроссе участвовало одиннадцать мастеров спорта. Но только один из них (Н. Сокорев, СКА, Новосибирск) получил золотую медаль. В классе ЗИЛ-164 — УралЗИС победу одержал спортсмен третьего разряда А. Потудин, в остальных двух классах — перворазрядник.

Любопытный штрих. Когда до старта участники на автомобилях ГАЗ-51 оставалось несколько минут и была подана команда к построению гонокщиков впереди машин, нужно было видеть, какой густой папиросный дым поплыл над поляной. Это спортсмены перед стартом для успокоения души спешили «затянуться на дорожку». Больше того, некоторые из них ухитрились курить и во время гонки.

хотя и в небольшом количестве, появились специализированные спортивные и гоночные автомобили, появились гоночные трассы, организована широкая сеть автомобильных клубов, секций и кружков. Обогатился и «репертуар» автоспорта — за счет такого весьма перспективного вида состязаний как автомобильные ралли. Стали проводиться соревнования на собственных автомобилях, на очереди развитие картинга, который быстро может стать массовым. Сейчас мы можем полнее удовлетворить стремления молодежи к высоким скоростям средствами более эффективными и экономичными, чем грузовой транспорт. Настало время решить вопрос — можно ли отнестись к спорту соревнования, которым

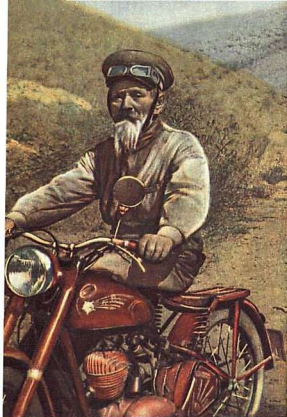
В кроссе в группе автомобилей повышенной проходимости стартовали машины, имевшие арочные шины. Применение технической новинки вполне себя оправдало.

Фото В. ДОВГАЛЛО.



От редакции:

Публикуя эту статью в порядке обсуждения, редакция приглашает читателей — особенно спортсменов и тренеров — высказаться на страницах журнала по существу затронутого вопроса.



Когда я рассказываю, что впервые сел на мотоцикл более пятидесяти лет назад, многие молодые слушатели недоверчиво качают головами, полагая, что меня подводит память. Они не верят даже сохранившимся у меня документам, ибо считают, что в 1909 году мотоциклов не было и в помине. А между тем...

Мне было тогда 22 года, и я работал механиком в Москве. На кулежном в расщорку велосипед я часто ездил по «Петровской» дорожке, которая шла параллельно нынешнему Ленинградскому проспекту. В самом конце ее, у села Всехвьятского, был своеобразный сборный пункт велосипедистов и мотоциклистов. Тут всегда можно было увидеть машины различных марок. Вокруг толпи-

лись любители, обсуждавшие их достоинства и недостатки. Именно здесь я и «заболел» мотоциклом. Но мой месячный заработок составлял одну десятую стоимости самой дешевой машины, и мне оставалось только мечтать о ней.

В те времена в России мотоциклы вообще были редкостью и пользовались ими лишь любители-энтузиасты.

В 1909 году мне повезло: случайно я почти за бесценок приобрел помпыйй в аварии ИСУ, отремонтировал его и впервые сел на руль. Любовь к странствованию по «домам и лесам» была у меня с детства. И вот теперь я, наконец, получил возможность выехать на мотоцикле.

За пять лет я вдоль и поперек исколесил Подмоскovie, частенько бывал в Туле, Кашире, Коломне, Владимире, Ярославле, Твери, Можайске... Проходить дальше не позволяли денежные средства и время, а об отпусках мы не имели тогда представления.

Очень трудно было с бензином. Покупали его тогда в аптеках, по высокой цене как средство для выведения ягтен. Кроме того, получить где-нибудь запасные части было совершенно невозможно. Приходилось ездить с большой запасной сумкой, наполненной всевозможным инструментом, до керосиновой паяльной лампы включительно. Мешали путешествия и лошади, панически боявшиеся мотоциклов. Они закусывали удила, резко сворачивали с дороги, перерывающая телеги с грузом.

Несмотря на все это, поездки доставляли мне огромное удовольствие. Совершая их, можно было позанковаться с чудесными уголками русской природы, выработать навыки езды по сильно пересеченной местности.

Мои путешествия продолжались до августа 1914 года, когда все автомобили и мотоциклы были реквизированы в связи с началом первой мировой войны.

В 1921 году я начал работать механиком в одной из московских автобаз, занимавшихся реставрацией старых машин.

Все они были вырезаны из древесины на фронте, но за исключением лучшего этого утиль приходилось ставить на колеса. Здесь я отыскал старый «Санбик», совершенно непригодный для наших дорог из-за чрезвычайной жесткости амортизации. Езда на нем была поистине мучительной, но любовь к мотоциклу все же взяла верх. Я отремонтировал машину и несколько лет ездил на ней, пока не представилась возможность обзавестись новым.

В Средней Азии, где я живу вот уже 20 лет, мотоциклы после войны приобрели большую популярность. И мне, старому мотоциклисту, дел было по горло. После работы я обучал начинающих мотоциклистов, помогал ремонтировать машины товарищам и соседям. И, конечно же, сам много ездил. Не расстался я с мотоциклом и тогда, когда стал пенсионером. В 1960 году купил новенький К-125, на котором заканчиваю сейчас срок пятую тысячу километров.

В долине реки Чу, где стоит наш поселок, и окружающие его горы немало отличных посылных дорог. Некоторые из них проходят по перевалам на высоте до трех тысяч метров. Ежедневно, как и в молодости, я путешествую на мотоцикле, «наезжая» за год 12—13 тысяч километров. Только сильный холод и гололед могут заставить меня остаться дома.

Нередко я совершаю поездки в Алматы за 250 километрами, ежегодно отправляясь в дальний прогреб вокруг чудесного озера Иссык-Куль.

Обычно я едущу со скоростью 60—70 километров в час и нередко слышу: «Эх, дед, видно, жизнь тебе vadecла». Но я хорошо знаю, когда можно и когда нельзя ездить быстро. За все годы у меня не было ни одной аварии, а талон № 1 лежит в моем удостоверении без одного прокола. Большинство местных автоинспекторов ставят мою езду в пример многим молодым мотоциклистам, не имеющим достаточного опыта, а порой и чуждая ответственности.

Иногда с болью в сердце глядящи, как иные «лихачи» мчатся, сломя голову, не шадя машины и не думая об окружающих. Для них главное прокатиться с ветерком. Они не умеют ценить то, что им дано и чего были лишены мы в дореволюционный время — хороших стечественных мотоциклов, клубов и мотосекций, опытных наставников, учебников и т. п.

Сейчас мне 73 года, из них пятьдесят были тесно связаны с мотоциклизмом, который сделал мою жизнь интересной, дал возможность многое узнать и увидеть.

Теперь мне хочется через журнал обратиться к молодым мотоциклистам: «Дорогие друзья! Мотоциклетные путешествия, мотоциклетный спорт — это огромный неиссякаемый источник физической и духовной бодрости. Любите мотоцикл, изучайте его, овладейте мастерством вождения — и тогда он станет вашим верным другом, первым помощником в труде и отдыхе».

А. КРАЙНЕВ,
пенсионер.

Чумыш Плогина,
Киргизская ССР.

ТУРБОНАДДУВ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ДВИГАТЕЛЯХ

(Окончание)

говають совершенные турбокомпрессоры, стоимость которых при массовом производстве не превышает 50 руб. Для двигателя мощностью 240 л. с. каждый из них весит всего 20—30 кг. Это позволяет значительно улучшить весовые параметры дизелей.

На дизелях с турбонаддувом и без него при давлении воздуха до 1,7 кг/см² тепловая и динамическая напряженность деталей остается практически одинаковой.

В 1961 году на Ярославском моторном заводе начнется серийный выпуск семейства отечественных четырехтактных автомобильных дизелей, часть которых будет оборудована турбокомпрессорами. Вот их некоторые сравнительные данные. Шестицилиндровый двигатель ЯМЗ-236 развивает эффективную мощность без турбонаддува 180 л. с. при 2100 об/мин коленчатого вала, а с турбонаддувом до 265 л. с. при 2100 об/мин и имеет литровую мощность в

первом случае 16,2, во втором 23,7 л.с./л. Сухой вес со вспомогательным оборудованием соответственно равен 840 и 865 кг.

Интересны данные и другой модели всецилиндрового дизеля ЯМЗ-238. Его эффективная мощность без турбонаддува 240 л. с., литровая 16,2 л. с./л, сухой вес и комплекте со вспомогательным оборудованием — около 1050 кг. Применение турбонаддува значительно улучшает его показатели. В этом случае дизель будет развивать эффективную мощность до 320 л. с., иметь литровую мощность 21,6 л. с./л и вес около 1080 кг.

Таким образом, использование турбонаддува в дизелях дает большую экономию и в то же время позволяет значительно повысить мощностные и весовые показатели дизельного парка.

ПОЗНАКОМЬТЕСЬ: НАМИ КАРТ

Модель НАМИ — класс 125 см³

Инженеры А. И. ПЕЛЬЦЕР, Ю. В. КОТОВ

В странах Европы и Америки быстро развивается новый вид автомобильного спорта — картинг. Молодые автомобилисты привлекает и много достоинств, главное из которых — простота и дешевизна технических средств. Карт можно построить в небольшой мастерской и даже своими руками, используя агрегаты мотоциклов и мотороллеров. Незначительное число простых точеных деталей, тратящая рама, крошительные затраты и все, что требуется. Конечно, карты не выглядят столь внушительно, как «настоящие» гоночные автомобили, и не развивают таких высоких скоростей, но соревнования от этого отнюдь не становятся менее интересными. Другое достоинство — небольшая трасса, позволяющая организовать состязания на стадионах, пустырях, городских площадях и т. п.

Все это открывает возможности для широкого распространения картинга — малого автомобильного спорта. Благодаря дешевизне машин и простоте организации соревнований легко добиться их самокупаемости. За счет доходов, полученных здесь, может развиваться большой автомобильный спорт.

Карты пригодны, между прочим, не только для скоростных состязаний, но и для тренировок людей, не умеющих водить автомобиль (в этом случае двигатель может быть дефорсирован), а также молодых спортсменов. Можно проводить на этих машинах и соревнования по мастерству вождения.

Учитывая все это, общественное конструкторское бюро НАМИ разработало два проекта спортивных карт разных классов. Один из них описывается ниже. Но прежде рассмотрим технические требования к картам, утвержденные недавно Автомобильным комитетом Федерации автоспорта СССР.

При разработке их были приняты во внимание возможности развития картинга в условиях нашей страны, учитывались характеристики выпускаемых отечественными заводами деталей и агрегатов. Вот почему эти требования частично отличаются от международных, хотя и составлены на их основе.

Международными требованиями определено, что двигатель карты должен быть двухтактным и обязательно серийного или массового производства. Это правило принято и у нас, поскольку оно является существенным для массового развития картинга.

Международными требованиями предусматриваются карты двух видов: без коробки передач, но с центробежным сцеплением, и с коробкой передач и нормальным управлением. Рабочий объем двигателя в первом случае может быть 100 см³ и 200 см³, а во втором — 125 см³. Поскольку в нашей стране не выпускается приемлемых двухтактных двигателей без коробки передач и с центробежным сцеплением, а также с рабочими объемами, соответствующими международной классификации, построения карт первого вида затруднительны. Поэтому на первое время отечественными правилами предусматриваются машины, имеющие коробку передач. Несмотря на несколько больший вес, они должны иметь значительно лучшую динамику и высокую максимальную скорость. Кроме того, такие карты более приемлемы для обучения вождению и совершенствования техники езды.

Максимальная база — 1270 мм, но для машин, имеющих коробку передач, допускается ее увеличение на 10 проц., т. е. округленно до 1400 мм. Эта величина принята и для наших карт.

Для того чтобы использовать шины как от мотороллеров, так и от мотоциклов Серпуховского завода, несколько увеличен сравнительно с международными нормами допустимый диаметр колеса.

Устанавливаются два класса карт в соответствии с объемом двигателя — 125 и 175 см³. Двигатель должен быть двухтактным, серийного или массового производства. Допускается применение сцепления и коробки передач мотоцикленного типа.

Передача крутящего момента может осуществляться на одно или оба задних колеса, но применение дифференциалов запрещается.

Рама автомобиля — цельнометаллическая. Машина не должна иметь кузов.

Автомобиль должен быть снабжен платформой от переднего края рамы до сиденья, охайленной так, чтобы ноги гоночника не могли с нее соскользнуть. Допускается перфорированная платформа, но диаметр отверстий не должен превышать 10 мм. Применение другой лодкеви колес не допускается.

Необходимо, чтобы тормоза, приво-

димые в действие одной педалью, действовали по крайней мере, на оба задних колеса.

Колеса надо устанавливать на подшипниках качения. Минимальный диаметр колеса — 222 мм, максимальный — 520 мм. Шины — пневматические.

Минимальная база — 1010 мм, максимальная — 1400 мм, колес не менее 2/3 базы.

Максимальная габаритная длина — 1950 мм, высота не более 700 мм.

Сиденье со спинкой, обеспечивающее гонощику боковую опору, должно быть не выше 600 мм от уровня дороги, а высота самой спинки — не менее 500 мм от платформы.

Минимальный просвет определяется из того расчета, чтобы при спущенных шинах ни одна часть шасси не соприкасалась с землей.

Рулевое управление должно быть без редуктора и максимально надежным. Болтовые соединения шплинтуются. Запрещается использовать в рулевом приводе тросы, кабели, цепи и др. Рулевое колесо — замкнутой формы. Исключается применение руля мотоцикленного типа.

Двигатель и топливный бак следует отделять от гоночника несгораемой перегородкой. Топливный бак должен быть прочно укреплен на раме. Допускается использование только стандартного бензина.

Пуск двигателя разрешается любым способом. Обязательно применение глушителя шума выхлопа и наличие удобно расположенного выключателя зажигания. Ни одна часть карты не должна выступать в плане за пределы передней и боковых сторон четырехугольника, описанного по наружным точкам колес.

Техническая комиссия, допускающая машины к соревнованиям, может предъявлять, помимо перечисленных выше, некоторые дополнительные требования. Одно из них, в частности, заключается в том, чтобы при приложении к сиденью водителя нагрузки в 250 кг не происходило поломок и деформации рамы и ходовой части.

Конструкции карт, разработанные в НАМИ, рассчитаны на двигатели рабо-

КАРТ КЛАССА 125 см³

разработан общественным конструкторским бюро
первичной организации ДОСААФ НАМИ

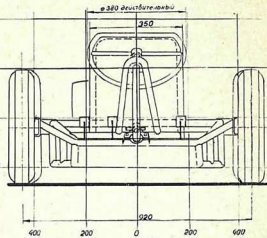
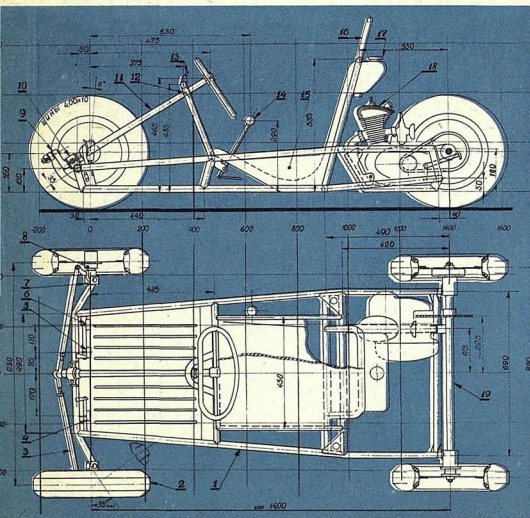
чим объемом 125 и 175 см³ — соответственно от мотоциклов К-125 и К-175.

Что представляет собой спортивный карт класса 125 см³?

Машина имеет трубчатую ферменную раму, обладающую большей прочностью и жесткостью по сравнению с плоской рамой того же веса. Она выполнена из тонкостенных труб диаметром 25 мм, толщиной стенки 1 мм. Материал — сталь 30Т или сталь 30. Для передней поперечины и задних стоек применены трубы большего размера.

Как видно из чертежа, рама имеет две боковые фермы (каждая из которых снабжена тремя стойками), пять поперечин и две дуги — рулевой колонки и спинки сиденья. Кроме того, установлена подмоторная труба с кронштейнами.

Различные кронштейны изготавливают из 2- и 3-миллиметровой стали, а кронштейны передних колес — из ста-

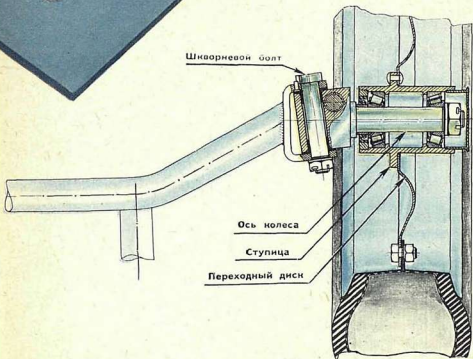


КОМПОНОВКА

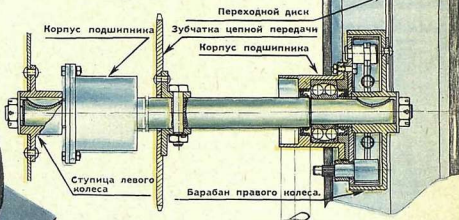
- 1 — рама ферменной конструкции; 2 — колесо. Размер шины 4 × 10" (от мотороллера Т-200); 3 — поперечная рулевая тяга; 4 — педаль сцепления; 5 — педаль тормоза; 6 — педаль газа; 7 — кронштейн переднего колеса; 8 — ось со ступицей и сбор; 9 — рычаг рулевого управления; 10 — нижний подшипник рулевой колонки; 11 — рулевая колонка; 12 — верхний подшипник рулевой колонки; 13 — выключатель зажигания; 14 — рычаг переключения передач; 15 — панель сиденья; 16 — защитная дуга; 17 — бензобак; 18 — двигатель (К-125, К-55, М-1А); 19 — ось задних колес.



УСТАНОВКА ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА



Крепление корпуса подшипника к раме



ЗАДНИЙ МОСТ

ди толщиной 6 мм. К раме приваривают полки из стального листа толщиной 0,6 мм (снабженный для жесткости выдавками), панели, на которые кладут подушку и спинку сиденья из поролона толщиной соответственно 50 мм и 25 мм, обтянутые специальной тканью. Панель сиденья корытообразной формы, благодаря чему гоночник получает боковую опору.

В процессе доводки автомобиля предусматривается перфорация панелей пола и сиденья, а также высверливание отверстий в кронштейнах.

Раму сваривают в простом деревянном стапеле. Практика показала, что изготовить раму ферменной конструкции нетрудно.

Колеса с дисками от мотороллера «Тула-200»; диски разборные, размер шиш 4 × 10". Можно также использовать диски мотороллера «Витка». В этом случае фланцы на ступицах должны быть перенесены.

Ступицы передних колес, оси (поворотные кулаки), поворотные рычаги, шарниры рулевых тяг и рычаги рулевого управления изготавливают заново.

Ступицы вращаются на роликовых конических подшипниках и имеют уплотнение из резиновых сальников. Заклепками крепят переходной диск колеса. Изменяя его форму, можно в известных пределах изменять колею.*

В поворотных кулаках сделаны отверстия для шворневых болтов, в которые запрессовывают бронзовые ступицы, и отверстия с резьбой, куда ввертывают изогнутые поворотные рычаги. Чтобы добиться его правильного положения, подкладывают регулировочные шайбы и

* Поскольку карт проектировался до утверждения технических требований, задняя колея выполнена меньшей, чем требуется. В процессе доводки конструкции она будет увеличена.

затем обваривают место стыка. В поворотный рычаг запрессовывают и обваривают с торцевой стороны палец, на который через бронзовую и резиновую втулки надевают рулевую тягу.

Внутренние концы рулевых тяг оканчиваются приваренными гайками. В них ввернуты наконечники, обеспечивающие регулировку длины тяг и имеющие внутреннюю сферическую поверхность, которая вращается по шаровой поверхности сухарей, надетых на палец рычага рулевой колонки.

Рулевая колонка в сборе взята с мотоцикла СЗА, но подвергнута переделке. Изменены ее длина, нижнее крепление и форма рулевого колеса. Колонка установлена в двух подшипниках: верхний крепится к дуге рамы, нижний — к передней поперечине. Оба подшипника имеют резиновые втулки.

Для улучшения охлаждения двигателя смещен правое. Его устанавливают на приваренной к поперечинам рамы подмоторной трубе при помощи кронштейнов, аналогичных мотоциклетным.

К задним стойкам рамы приварены кронштейны, к которым крепят болтами корпуса подшипников задних колес. Посредством пластин или шайб в месте крепления можно регулировать натяжные цепи.

Так как точно приварить кронштейны и идеально отрегулировать расположение корпусов подшипников трудно, в конструкции применены сферические двухрядные подшипники. Корпуса их снабжены такими же резиновыми сальниками, как и ступицы передних колес.

Машина имеет привод на оба колеса, поэтому их устанавливают на ось на сегментных шпонках: правое — через барабан тормоза, левое — через ступицу. Оба колеса затормаживаются одним тормозом, расположенным справа. Диаметр барабана — 125 мм. Тормозные колодки, кулачок и пружины могут быть взяты с мотороллера «Тула-200», мотоцикла К-175 и других машин. Их крепят на шпите, привертываемом к корпусу подшипника.

Несколько изменив конструкцию, можно выполнить привод на одно колесо. В этом случае необходимо установить еще один тормоз. Левый тормозной барабан аналогичен правому, но не имеет шпоночной канавки и его насаживают на ось на широкоходовой посадке (желательна бронзовая втулка). Шпонки, разумеется, не требуются.

Зубчатка цепной передачи прикреплена к переходной ступице, которую крепят на ось болтом.

Отверстие, просверленное поперек оси, ослабляет ее. Такое крепление применено в целях упрощения конструкции в первом образце. Возможна приварка ступицы звездочки к оси; тогда звездочку крепят к ней на болтах.

Рычаг переключения передач расположен справа от водителя. Пedaли расположены так же, как на обычном автомобиле. Привод тормоза, газа и сцепления осуществляется тросами.

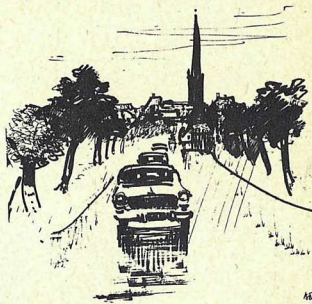
Установлены выключатель зажигания и декомпрессор. Система зажигания от генератора переменного тока, без аккумуляторной батареи.

Топливный бак емкостью 2 л укреплен к спинке сиденья.

Таким образом кратко описаны особенности конструкции карта класса 125 см³.

ХУДОЖНИКИ

ЗА



РУЛЕМ

Рассказывает А. Д. ШМАРИНОВ

Сейчас, когда на дворе зима, особенно приятно вспомнить теплый июль. Теплый не только по погоде, но и по сердечности встреч, которые были у нас в Венгрии, Румынии и Болгарии. В течение месяца мы, трое художников — Д. Богаткин, В. Бураков и я, — путешествовали по этим странам на «Волге» в составе колонны автопробега «За мир и дружбу».

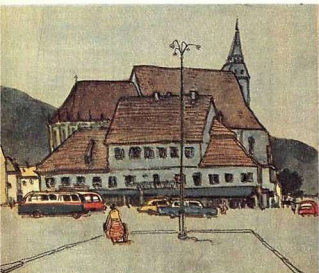
Во время поездки участники пробега — люди самых разных профессий — встречались со своими коллегами, с общественностью автомотоклубов. Остальное время уходило на осмотра достопримечательностей — памятников старины, музеев и галерей.



Д. БОГАТКИН. Привал в пути.



А. ШМАРИНОВ. Короткий отдых.



А. ШМАРИНОВ. Будапешт.



Д. БОГАТКИН. Автолагерь под Киевом.

А. ШМАРИНОВ. г. Стали (Румыния).
Старая площадь.

Мы, художники, кроме того, старались выкроить еще время и для работы. Иногда, чтобы порисовать, приходилось жертвовать интересной экскурсией. Нередко мы, с разрешения командора пробега, обгоняли колонну, останавливались для зарисовки в живописных местах. А их было немало. Вспоминается Будапешт с его пышной барочной архитектурой, спокойный Балатон, солнечная София!

Всюду мы встречали бодрых, жизнерадостных людей, строящих социализм. С огромной теплотой и искренностью они приветствовали нас — посланцев советского народа.

За время поездки сделаны сотни графических набросков и акварелей. Многие из них экспонировались в Доме дружбы с зарубежными странами на выставке, посвященной автопробегу, который пронес через многие тысячи километров знамя мира и дружбы.



НОВОСТИ ТЕХНИКИ

советские

ВЕЗДЕХОД ГАЗ-66



На этих трех фотографических впечатлительных различных моментах дорожных испытаний нового автомобиля ГАЗ-66, производящегося в Горьковском автомобильном заводе должен будет освоить в ближайшие годы: этот вседорожник грузовой должен прийти к своему авто было ГАЗ-63, который уже не удовлетворяет требованиям народного хозяйства; ГАЗ-66 предназначен для эксплуатации на дорогах низкого качества и в условиях бездорожья.

Соответственно этому назначению самой существенной чертой конструкции этого автомобиля является привод на все четыре колеса. Он осуществляется при помощи раздаточной коробки, которая равномерно распределяет крутящий момент двигателя на обе ведущие оси автомобиля. Особенностью конструкции коробки, установленной на автомобиле ГАЗ-66, является то, что здесь предусмотрено отключение шестерен вала привода на передний ведущий мост в том случае, когда он не включен, благодаря этому уменьшается износ деталей и увеличивается, к.д., трансмиссии; кроме того, имеется еще один конструктивный узел, позволяющий снизить непроизводительные затраты мощности при передаче ее на переднюю ось. Речь идет о специальном устройстве в ступицах передних колес, исключающем вращение главной пары шестерен переднего моста при его отключении. Благодаря обоим конструктивным мероприятиям достигается очень важный при эксплуатации эффект — на обычных дорогах вседорож не практически расходует не больше топлива, чем обычный грузовой с одной ведущей осью и лишь на бездорожье, когда увеличивается вторая мост расход топлива соответственно возрастает. Такого преимущества не было на автомобиле ГАЗ-63.

Наряду с достигнутым улучшением проходимости и экономичности автомобиля ГАЗ-66 по сравнению с его предшественником, надо отметить также значительное повышение устойчивости. Это достигнуто расширением колеи на 150—180 мм (она составляет у передних колес 1780 мм и у задних 1750 мм), пониженным центром тяжести автомобиля и его погрузочной высоты (благодаря размещению запасного колеса за кабиной), уменьшением ширины увеличенного размера (12,0—18), допускающие возможность снижения давления. Они не только улучшают проходимость автомобиля на заболоченных и песчаных грунтах, но и тоже способствуют повышению устойчивости.

На автомобиле устанавливается восьмидесятилитровый V-образный двигатель с рабочим объемом цилиндров 4,25 л, четырехступенчатая коробка передач, ведущие мосты с гипоидными главными передачами. Вполне современной является также и общая компоновка, принятая по схеме «кабина над двигателем и передаточными механизмами». Благодаря этому она позволила разместить по-новому запасное колесо и увеличить полезную площадь платформы (без учета объема брызг колес и габаритов автомобиля).

Грузоподъемность автомобиля ГАЗ-66 составляет 2 тонны, на его базе разрабатывается конструкция седельного тягача повышенной проходимости ГАЗ-66П,

который будет способен транспортировать полуприцепы грузоподъемностью до 4 тонн.

Автомобиль ГАЗ-66 будет выпускаться в нескольких модификациях: с нормальной бортовой платформой, с высокими бортами и танком с воздушным «мотором», с цистерной и, наконец, с опробованными самосвальными кузовами.

АВТОПОЕЗД-ЦЕМЕНТОВОЗ

На Павшинском механическом заводе созданы полуприцепы для перевозки цемента С-570 и С-571, которые монтируются и эксплуатируются соответственно с тягачом МАЗ-2001 и с автомобилем-тягачом ЗИЛ-130. Оборудованными для перевозки цемента, позволяют уменьшить простои под погрузкой-разгрузкой цемента и более эффективны в эксплуатации.



Новые полуприцепы оборудованы металлической сварной цистермой несущей конструкции. Задняя ось цистермы имеет подвеску на эллиптических рессорах. Передней осью опирается на сцепное устройство тягача.

Погрузка и выгрузка цемента полностью механизированы и выполняются с помощью компрессора. Производительность автоцементовоза С-570 при выгрузке цемента на склад — до 1 тонны в минуту. Грузоподъемность автоцементовоза 12 т. Габаритные размеры 11550 x 2750 x 3375 мм.

ШОССЕЙНЫЙ «КОВРОВЕЦ»

Новый мотоцикл для шоссейных гонок модели 1001 года подготовки к производству завод Владимирского совнархоза.

Мотоцикл снабжен форсированным двигателем с объемом цилиндра 173,7 см³ (размерность цилиндра аналогична дорожному мотоциклу «Ковровец-173 — 61,75x358). Двигатель развивает мощность 18 л.с. при 8000 об/мин. Степень сжатия 12. Значительная часть мотоцикла отличается сравнительно небольшим ходом передней вилки — 80 мм и задней подвески — 60 мм. Мотоцикл имеет базовое зажигание от аккумулятора. Он отличается малым весом — 80 кг, максимальной скоростью — 120 км/час.

ДАЧА НА КОЛЕСАХ

Прицеп-дача, изготовленный на Втором авторемонтном заводе Москвы, пока является опытным образцом. Он выполнен на двух колесах, с комбинированным кузовом, верхняя часть которого — пластмассовая, а нижняя — металлическая.

Разборные диваны из поролона, минималистский откидывающийся столик, тумбочки, платяной шкаф, занавески на выдвигаемых стеклах окон из оргстекла — это все входит в комплект обстановки внутри салона прицепа-дачи.

Прицеп рассчитан на буксировку его автомобилем «Волга», и изготовлен он крепится с помощью ступицы на шаровых шарнирах.



На Горьковском автозаводе заканчиваются дорожные испытания опытных образцов нового грузового автомобиля ГАЗ-53, который представляет собой дальнейший шаг вперед в развитии основной базовой модели завода (ГАЗ-52); как известно, эта модель является в текущей семилетке принята на смену устаревшей ГАЗ-51А, изготовляющейся с 1946 года. Автомобиль будет оснащаться в производстве пардью с ГАЗ-52.

Собирая в себе основные преимущественности модели ГАЗ-52, новый автомобиль отличается от нее значительно большей производительностью в ряде конструктивных особенностей. Эффективность автомобиля в эксплуатации должна, по предварительным расчетам, повыситься более чем на 30 процентов, без сколько-нибудь существенного снижения срока службы. Это достигается тем, что одновременно с усилением колесной базы и грузовой платформы автомобиля приняты конструктивные меры по усилению его ходовой, усиленному размеру колес и пр.; установлены также значительно более мощные двигатели. Базисная база автомобиля ГАЗ-53 равна 3700 мм, т. е. на 400 мм превышает базу автомобиля ГАЗ-52. Еще более существенно увеличение ширины платформы — до 3750 мм, т. е. на 680 мм больше, чем у автомобиля ГАЗ-52. Благодаря этому грузоподъемность автомобиля при эксплуатации по усовершенствованным и укатанным грунтовым дорогам повышается до 4 тонн (автомобиль ГАЗ-52 рассчитан на 2,5 тонны); одна из модификаций нового грузовика (ГАЗ-53К) запроектирована с компоновкой по типу «кабина над двигателем», что даст возможность еще более увеличить полезную длину платформы и тем самым емкость кузова. Иными словами, автомобиль ГАЗ-53К сможет перевозить груз, не только на 1,5 тонны тяжелее, но и гораздо большего объема в пределах той же грузоподъемности; автомобиль может перевозить много легковых грузов, что важно при эксплуатации в черте города.

Чтобы обеспечить также повышение грузоподъемности без ущерба для конструкции, на всех модификациях автомобиля ГАЗ-53 значительно усиливается задняя подвеска, выполненная на полувалитических рессорах с задельной конюхи в резиновые подушки; надежность и долговечность ресор при такой схеме сама по себе достаточно велика, не говоря уже об усилении обслуживания, которое в автомобиле ГАЗ-53 обеспечивается еще и усилением листов; в подвеске передних колес применены телескопические амортизаторы. Болеса автомобилей ГАЗ-53 имеют расширенный обод с коническим полками; по сравнению с шиной ГАЗ-52 (7,50—20), ГАЗ-53 имеет шины увеличены (8,25—20).

Но самым существенным отличием от автомобиля ГАЗ-52 является, пожалуй, установка нового двигателя. Вместо форкамерного-факельного двигателя модели ГАЗ-52 (имеющего объем цилиндров 3,48 л и развивающего мощность 80 л. с. при 3000 об/мин) на автомобиле ГАЗ-53 будет устанавливаться дизельный искровой V-образный восьмицилиндровый короткоходный двигатель, который развивает мощность 150 л. с. при 3000 об/мин и имеет более высокий крутящий момент — 29,5 кгм при 2200 об/мин.

Рабочий объем двигателя 4,25 л (диаметр цилиндра 92 мм, ход поршня 80 мм). Так же как и восьмицилиндровый V-образный двигатель легкового автомобиля «Чайка» (5,5 л), он будет выпускаться заводским моторным заводом, кооперированным с Горьковским заводом. Конструкцию отличает высокая культура проектирования, при котором учтены современные достижения мирового двигателестроения и обеспечены наилучшие эксплуатационные и конструктивные параметры. Двигатель — короткоходный, двухрядный (угол развала 90°), компактный; допускаемая благодаря короткоходности высокая оборотность, верхнеклапанная конструкция газораспределения, компактная камера сгорания и достаточно высокая (для грузовика) степень сжатия (6,7) обеспечивают хорошую экономичность, низкий удельный показатель расхода топлива. Во многих деталях двигатель унифицирован с четырехцилиндровым, что весьма облегчит освоение его в массовом производстве. По поршневой группе, например, он близок к двигателю «Волга» (у которого такой же диаметр цилиндра — 92 мм).

В остальном конструктивные узлы и агрегаты автомобиля ГАЗ-53 не отличаются от ГАЗ-52. На автомобиле устанавливается четырехступенчатая коробка передач с тремя парами конусных шестерен постоянного зацепления и синхронизаторами на третьей и четвертой передачах. Базный мост имеет главную пару гипноидного типа; возможно, что будет применен также дифференциал повышенного трения (суперблок) типа, предназначенный для повышения проходимости автомобилей ГАЗ-52, которые будут работать в сельской местности. Руль, тормоза и карданные шарниры также унифицированы с автомобилем ГАЗ-52, но в тормозной системе есть существенное отличие применен гидравкуемый усилитель тормозов.

В настоящее время изготовлены две серии опытных образцов автомобилей ГАЗ-53. В типиче автомобиля Горьковского завода он займет видное место, так как будет выпускаться в пяти модификациях (с бортовой платформой, с решетчатыми бортами, с тентом, с бортовой платформой, с кузовом типа «фура»), а шасси его будет использоваться также и для автобусов средней и малой вместимости, которые будут выпускаться Павловским и Курганским автобусными заводами.

На базе основной модели грузовика ГАЗ-53 будет также выпускаться автомобиль ГАЗ-53К (с кабиной, расположенной над двигателем) и седельный тягач ГАЗ-53П.

В современной ТЕХНИКЕ

«КАРПАТЫ»

Этот новый междугородный автобус ЛАЗ-698. Цельнометаллический несущий кузов вагонного типа привлекает внимание своей обтекаемостью, красивой обтекаемой крышей и бортов. Панорамное ветровое стекло кабины водителя, остекленные слаты крыши и увеличенные (по сравнению, например, с автобусом ЗИЛ-127) боковые проемы создают хорошую обзорность и способствуют лучшему освещению салона.

Но не только внешними формами отличается новый автобус. По своей внутренней отделке и комфорту, созданию в салоне для пассажиров, он может смело конкурировать с современным самолетом. Регулируемые сиденья с подлокотниками выполнены так, чтобы много часовая поездка из одного города в другой не была для пассажиров утомительной. На спинках сидений из пористой резины одеты чехлы с карманами для газет и журналов. Имеются также индивидуальные платформы освещения для пассажиров; при желании пассажиры могут послушать в пути радио, закусить в буфете.

В автобусе есть большой баггинник, сетки для мелких вещей, вешалка для одежды, туалетная комната. ЛАЗ-698 рассчитан на 26 мест, в том числе для проводника и стюардессы.

Автобус оборудован приточно-вытяжной вентиляцией. Проверить пассажирское помещение в летнее время можно также, раздвинув крышу или откинув поточные люки и форточки. Для поддержания в салоне комнатной температуры предусмотрено отопление.

Наличие пневматической подвески колес обеспечивает плавность хода автобуса. Пассажир почти не ощущает при движении толчки от неровностей дороги. Другим важным преимуществом этой подвески по сравнению с рессорной, является то, что она не требует смазки. Передняя подвеска снабжена стабилизатором поперечной устойчивости. Амортизаторы телескопического типа.

Управление автобусом значительно облегчено благодаря применению в конструкции гидромеханической передачи и пневматического усилителя рулевого механизма. Передачи переключаются автоматически. Но предусмотрено и ручное переключение передач.

Установленный на автобусе двигатель 14 л развивает мощность 150 л. с. Он расположен в задней части машины. Максимальная скорость автобуса 74 км/ч. Габаритные размеры 9200 × 2500 × 3100 мм.

Серийный выпуск автобусов ЛАЗ-698 начат на Львовском автобусном заводе.



С л е в а:
автомобиль ГАЗ-53
на испытаниях.



С п р а в а:
автобус «Карпаты».

ЗИЛ - 111

Электромоделю, сконструированные инженером В. Якубовичем (г. Жуковский), неоднократно получали наибольшее количество поощрительных баллов на республиканских и всесоюзных соревнованиях моделестов. В 1960 году его модель ЗИЛ-111 с электродвигателем заняла первое место в соревнованиях на первенство РСФСР.

Ниже публикуется описание и чертежи автомодели ЗИЛ-111 с электродвигателем.

Кузов модели выклеивается из бумаги на деревянной болванке; для увеличения его прочности рекомендуется проложить также и один-два слоя капрона. Все детали облицовки изготовлены из дюралюминия, а окантовка окон и молдинги вдоль кузова — алюминиевой фольги.

Рама выполнена из листового полтора миллиметрового дюрала. В передней части она соединена двухмиллиметровыми винтами с подмоторной рамой и подрессорниками передней подвески. Фанерный пол толщиной 6 мм состоит из трех частей, которые для придания большей жесткости соединены между собой специальными накладками и приклепаны к раме.

Передний мост. Подвеска передних колес независимая — параллелограммного типа. Стяжной болт электродвигателя служит осью верхнего рычага подвески. С этой осью в стенках корпуса электродвигателя прорезаются два лаза с тем, чтобы щеки рычага прошли внутрь двигателя. Стойка подвески изготовлена из дюрала. В ней имеется паз для установки оси (шкворня) колеса. На ось колеса напрессован подшипник качения, который вставляется в диск колеса и удерживается в нем с помощью прижимной пластины, скрепленной с диском тремя винтами. Рессоры пружинного типа выполнены из проволоки ОВС диаметром 1 мм; одной стороной они упираются в нижний рычаг подвески, другой — в подрессорник, укрепленный на раме.

Диск колеса изготовлен из дюрала. Его внешнюю часть желательнее точить фасонным резцом.

Шины изготавливаются в специальных прессформах методом вулканизации. Продольный протектор нарезается на точном станке.

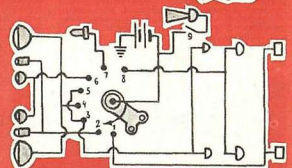
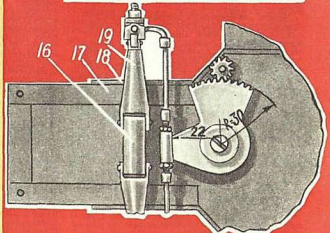
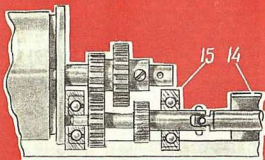
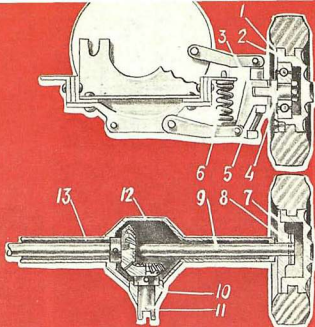
Задний мост представляет собой обычный одноступенчатый конический редуктор с передаточным отношением 1:1,2 (шестерня $M = 0,8$; $Z_1 = 20$; $Z_2 = 24$). Разъемный корпус редуктора состоит из двух половинок; после сборки разъем запаивается. К чулкам заднего моста двумя хомутами крепятся полуэллиптические рессоры. Соединение оси с колесом показано на чертеже.

Коробка перемены передач. На модели установлена двухступенчатая коробка перемены передач. На специально изготовленном валу электродвигателя имеется блок двух шестеренок. Фиксация каретки относительно вала осуществляется винтом, который виден на чертеже. Выходной вал коробки передач опирается на два шарикоподшипника, жестко установленных в опорах на шасси модели. Вал оканчивается вилкой карданного шарнира.

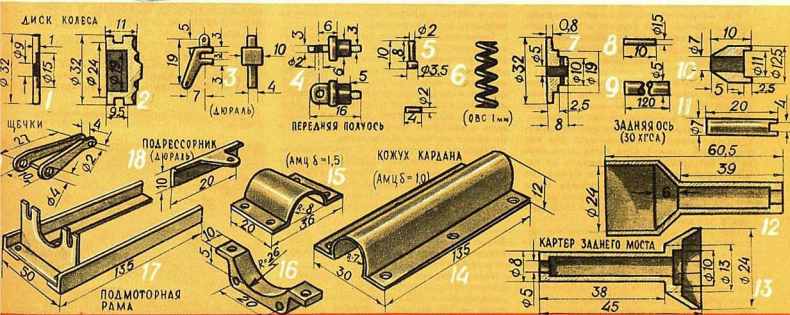
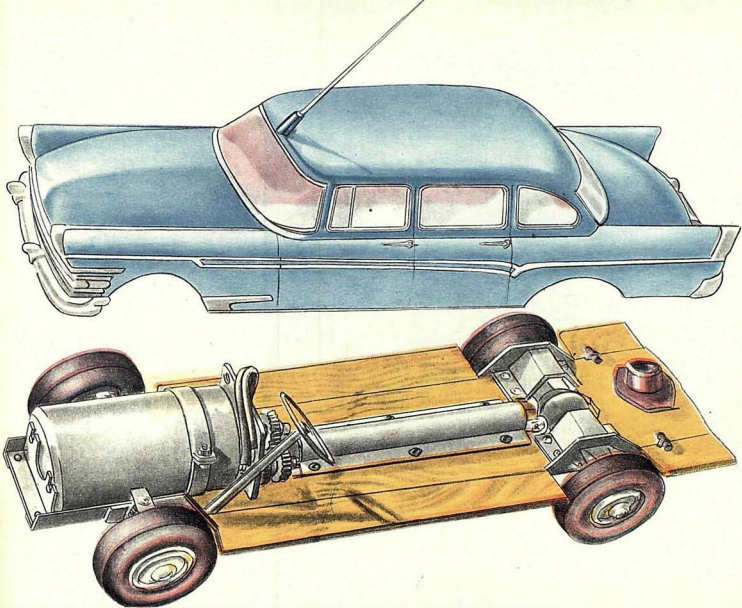
Карданный вал сделан из дюралевой трубки диаметром 6 мм. С обоих концов он имеет заглушки с вилками карданных шарниров. Пальцы каждого кардана смещены один относительно другого на 1,5 миллиметра.

Рулевое управление. Поворот передних колес осуществляется в обе стороны на 35° с помощью рулевого колеса, расположенного в кабине. Передача усилия осуществляется через систему двух цилиндрических шестерен и рулевых тяг (см. чертеж).

Электрооборудование. На модели установлен электродвигатель МУ-50. Вал его используется также и в качестве первичного вала в коробке передач. Включение и выключение электродвигателя производится антенной, установленной на кузове. Осветительное электрооборудование показано на схеме. Источник электроэнергии — батареи аккумуляторов ЦСЦ-1,5, помещаемая в средней части кузова.



С Э Л Е К Т



РОДВИГАТЕЛЕМ

Мы видели Это В ГРЮНАУ



В сентябре минувшего года в пригороде Берлина Грюнау стал местом крупных состязаний водномоторников. Здесь, на реке Шпрее, состоялся третий, заключительный этап первенства Европы для судов класса СИ-175 и международные соревнования водномоторников. В них участвовали и советские спортсмены, впервые принявшие старт на зарубежной акватории. Дебют оказался удачным: в сотрудничестве с сильнейшими скверистами Олег Гаврилов и Геннадий Горбачев заняли третьи места в двух классах судов.

Первый зарубежный выезд наших водномоторников обогатил их ценным спортивным и техническим опытом.

О том, что нового и интересного удалось увидеть советским гонщикам в Грюнау, рассказывает ниже участник международной встречи рекордсмен страны Г. Пенько.

- 1 — стартовые часы;
- 2 — трибуны;
- 3 — причалы.



НЕМНОГО ОБ ОРГАНИЗАЦИИ

Первенство Европы 1960 года для скутеров класса СИ-175 (по международной классификации (класс J) разрывалось по принципу чемпионата — в три этапа, причем каждый этап проходил в другом городе и включал серию из трех гонок.

Нам — группе советских спортсменов, приглашенных для участия в товарищеских международных соревнованиях, — довелось увидеть заключительную часть первенства, проведенную в Грюнау (ГДР).

Наибольший интерес для нас представляли организация гонок, тактика лучших скутеров континента и особенно новая водно-моторная техника.

Прежде всего привлекла внимание дистанция, имевшая неправильную для нас форму (см. схему). Она была ограничена не четырьмя, как это принято на наших соревнованиях, а двумя буями (на схеме А и С). Расстояние между ними составляло 1005,8 метра. Гонщики должны были пройти 6 кругов, т. е. 12 070 метров в каждой гонке.

При таком «неком» расположении дистанции не прекращается движение судов у противоположного берега, а главное благодаря удачному расположению трибун зрители имели возможность наблюдать за борьбой на самых захватывающих участках соревнования — старте, левом повороте и финише.

Победитель чемпионата определялся по сумме очков, начисляемых после каждого заезда двенадцати гонщикам, показавшим лучший результат. За 1 место спортсмен получает 400 очков, за 2 — 300, за 3 — 225, а за каждое после-

дующее на $\frac{1}{4}$ меньше (за 4 — 169, за 5 — 127 и т. д.). Например, победитель соревнований в Грюнау гонщик из ФРГ З. Лубюкс (он стал чемпионом Европы) набрал 1100 очков, выиграв два первых заезда и заняв второе место в заключительном. Средняя скорость его на всех трех гонках равнялась 70 км/час. Спортсмен ГДР Р. Капнер, занявший второе место в Грюнау, набрал 753 очка (средняя скорость — 60,5 км/час).

Такая система зачета сильно отличается от принятой у нас. Она поощряет лучших спортсменов и повышает остроту спортивной борьбы. Кроме того, при зачете по очкам гораздо меньшую роль играет и элемент случайности (опрокидывание, возможные неисправности двигателя и пр.). Следует, очевидно, подумать о введении новой системы зачета и на наших крупных состязаниях.

Гонщики, выступавшие в заключительном этапе чемпионата Европы, показали отличные скорости. На прямых участках они достигали 100 км/час. Не менее высокие результаты добились в Грюнау водномоторники, участвовавшие в международных товарищеских соревнованиях на скутерах классов 175, 350 и 500 см³, а также на катерах Е-1 и Е-01 и глассерах немецкого национального класса ER-900. Максимальные скорости скутеров класса 250 см³ превышали 100 км/час, а классов 350 и 500 см³ на отдельных участках — 120 км/час. У катеров скорости достигали 60 км/час, а у глассеров (мотор «Вартбург») — 90.

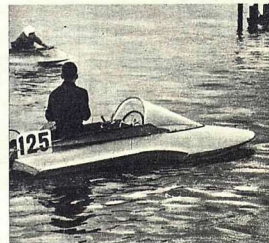
Нельзя не отдать должного исключительно четкой организации соревнований. Звезды следовали один за другим точно через 15 минут. В течение шест

часов было дано 16 стартов. При таком напряженном графике зрителям (а их собралось около сорока тысяч) некогда было скучать.

В каждом заезде выступало от 10 до 15 гонщиков. Обычно борьба начиналась уже в престапартной зоне — спортсмены старались занять самую выгодную позицию с тем, чтобы на первой же прямой оторваться от соперников и пройти два-три круга по спокойной воде с максимальной скоростью.

Лучшие зарубежные гонщики владеют высокой техникой старта. Они берут его очень кучно, причем, как правило, пересекают стартовую линию с запазданием не более чем на 3—4 секунды. На

Скутер с обтекателем из органического стекла.



последних кругах, когда лидеры начинают достигать растянувшуюся группу, темп гонки несколько снижается, так как высокая скорость на воде с беспорядочным волнением от идущих впереди судов чревата опасностью. Следует отметить, что в случае опробывания большинства спортсменов не танет скутер за собой, а стремится оттолкнуться от него. При этом скутер часто остается на плаву, самосбрасывающаяся ручка газа сбрасывается и двигатель глохнет. На безотказности работы этой ручки техническая комиссия обращает особое внимание.

Если гонщик, оказавшись в воде, не нуждается в немедленной помощи, то он, согласно международным правилам, должен поднять руку. Тогда идущие судьи и спортсмены проходят мимо, а потерпевший ждет спасательный катер, либо добывается до скутера (если он на плаву) и продолжает гонку.

ИНТЕРЕСНЫЕ НОВИНКИ

Подавляющее большинство участников во всех классах скутеров выступало на моторах «Кёнинг», которые в последнее время появились и на наших соревнованиях. Как известно, степень сжатия у этих двигателей доведена до 20. Топливо применялось 4-двухкомпонентное: 20 частей метанола и 1 часть косторового масла.

Интересную новинку подготовила фирма в классе 175 см³ создает новый двигатель на базе серийного гоночного мотора класса 250 см³. При помощи гильз диаметр цилиндра уменьшен до 42 мм. Изготовлены новые поршни (ход их 54 мм) и кольца. Гонщики, выступавшие на новых двигателях, заняли первое и третье места в первенстве Европы.

Фирма «Кёнинг» выпускает новые двухцилиндровые двигатели в классе до 350 и 500 см³, отличающиеся друг от друга только диаметром цилиндра. Двигатели имеют золотниковое газораспределение и трехканальную, deflectорную продувку. Они снабжены одним карбюратором с дроссельной заслонкой кранового типа. Выхлопные трубы имеют изгиб, поэтому мегафоны направлены назад. Мощность гоночных моторов этой конструкции соответственно равна 38 и 45 л. с.

Чрезвычайно большой интерес представляет двигатель Циммермана. По инни-

циативе этого талантливого конструктора в Германской Демократической Республике организована специальная лаборатория, небольшая коллектив которой выпускает уникальные гоночные подвесные моторы, главным образом класса 175 см³. Без преувеличения их можно назвать лучшими в мире в этой кубатуре. На бензине с октановым числом 80 они развивают мощность свыше 30 л. с. Скутер СИ-175 с этим гоночным мотором показывает скорость до 105 км/час.

Двигатель Циммермана имеет трехканальную продувку, диаметр его цилиндра — 59,5 мм, ход поршня — 60 мм, высота выхлопного окна — 28 мм, а первичных — 16. Выступая на таком моторе, мастер спорта ГДР Раймонд Калпер неоднократно занимал призовые места в европейских чемпионатах.

В ГДР мы увидели, какую большую работу провели конструкторы народного предприятия ИВЛ (IVL) по модернизации широко известного у нас мотора «Дельфин». Сейчас этот двигатель снабжен новыми штатными подшипниками с сепаратором и узкими стальными кольцами вместо чугунных. В «Дельфине» 1960 года уменьшен также вес маховика, повышена надежность коленчатого вала и установлен карбюратор, с увеличенным диаметром диффузора. Модернизированный двигатель развивает мощность 28—30 л. с.

На соревнованиях мы познакомимся с оригинальным итальянским двигателем класса 500 см³ (фирмы «Картини»). Это — двухцилиндровый подвесной мотор, имеющий шарнирное соединение и снабженный прямоточными карбюраторами. В качестве топлива используют метанол со специальной присадкой — нитробензолом. В данной конструкции это, возможно, себя оправдывает, однако практика показала, что при добавлении нитросоединений в топливо для моторов с высокой степенью сжатия мощность возрастает незначительно, а долговечность резко снижается.

Наше внимание привлекла еще одна новинка. Известно, как много неприятностей доставляют гонщикам брызги и водная пыль от идущих впереди судов. Зарубежные спортсмены выступают в очках или специальных прозрачных масках. На одном итальянском скутере мы увидели большой пологий обтекатель из органического стекла. Наличие его дает возможность без каких бы то ни было потерь в скорости спокойно проходить под самой кормой идущих впереди скутеров.

ГРЕБНЫЕ ВИНТЫ — ОСНОВА СКОРОСТИ

Находясь в Грюнау, мы могли наблюдать, с какой тщательностью относятся зарубежные спортсмены к подбору гребных винтов. Они придают этому даже большее значение, чем доводке и регулировке двигателей. Сейчас повсеместно используются винты «Радич» со своеобразным профилем лопасти. Толщина ее по среднему диаметру не превышает 2—3 мм, края лопастей несколько развернуты в сторону увеличения шага винта. Лучшие образцы изготовлены из стали. Обычно опытные гонщики имеют несколько винтов с различным шагом, которое устанавливают в зависимости от атмосферных условий. Скорость скутера с тем или иным винтом спортсмены

определяют при помощи заборного датчика и манометра, регистрирующего изменение давления набегающего потока воды (точность измерения 1—2 проц.).

При использовании скоростных винтов типа «Радич» большую роль играет высота их установки по отношению к поверхности воды. Для достижения максимальной скорости гребной винт с увеличенным шагом погружают в воду только на ¼ диаметра. При такой установке винта мотор может развить максимальные обороты.

В этом случае при выходе на redan винт долго не может «зацепиться» на воду. Примерно 50—100 метров после старта гонщик вылезает на redan, раскинув нос скутера. За это время двигатель, работающий на больших оборотах с малой нагрузкой, успевает прогреться, что очень важно для последующей работы высококачественных сплавов.

Однако и после выхода на redan, если скорость невелика и есть опасение, что «забросует» свечи, спортсмен, резко увеличив подачу газа, может «прорвать» винт (т. е. вынуть из нормального тягового режима) и тем самым постоянно держат двигатель на повышенных оборотах. Участники соревнований применяли такой способ особенно часто в предстартовой зоне и на поворотах.

Чтобы улучшить управляемость скутера с приподнятым винтом, фирма «Кёнинг» начала выпускать двигатели, подводящая часть которых имеет увеличенную площадь нижнего пера (шпору).

Большинство гонщиков используют свечи «Беру-400», в этом случае двигатель обязательно прогревается перед спуском на воду. Следует отметить, что на соревнованиях в Тернополье с успехом выдержали испытание наши отечественные высококачественные свечи ВКС-38 и ВКС-40.

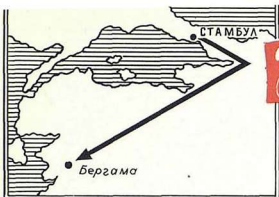
Несколько слов о корпусе. Зарубежные скутера отличаются высокой надежностью и прочностью днища, а также удобностью «плотного» размещения гонщика.

Большинство судов построено по классической трехчетной схеме с размещением гонщика в середине корпуса. В некоторых последних конструкциях скутеров классов 350 и 500 см³ место гонщика сдвинуто вперед. При таком положении достигается большая устойчивость на скоростях, превышающих 100 км/час. Очевидно, этим должны заинтересоваться и наши конструкторы спортивных судов и спортсмены, так как на последних соревнованиях в Тернополье были показаны очень высокие скорости.

Г. ПЕНЬКО,
рекордмен СССР
по водно-моторному спорту

АБСОЛЮТНЫЙ РЕКОРД СКОРОСТИ НА СКУТЕРЕ

В конце прошлого года был установлен новый абсолютный рекорд скорости на скутере. Американский спортсмен Берт Росс, выступая на скутере класса X (рабочий объем цилиндра двигателя до 1000 см³) прошел километровую дистанцию со скоростью 181 км/час, превысив на 7 км/час предыдущее достижение. На скутере был установлен специально подготовленный двигатель «Меркури» с гребной винт полупогруженного типа.



Продолжение, см. «За рулём» № 1—12 за 1960 год.

ОСВЕЖАЮЩИЙ ДУШ ПО-АНАТОЛИЙСКИ

Асфальт кончается, и снова автомобили двинутся по пыли. Дорога нигде не годится, приходится уменьшать скорость. Начинается зигзагообразный подъем до высоты 860 м. И хотя термометр показывает не более 29°, очень душно.

Поднимаемся на небольшой хребет, и в тот же момент ударит такой сильный порыв ветра, что автомобиль вздрагивает. Воздух становится все более холодным. Включаем стеклоочистители, поскольку на ветровых стеклах появились первые капли дождя. Останавливаемся и плотно закрываем двери. Через минуту наши автомобили становятся похожими на подводные лодки. Ветер вырывается в кабины. Полностью закрываем окна. Внезапно ливень прекращается, но результаты его «работы» видны повсюду. По полям текут настоящие реки, вокруг простирается безграницное озеро. Только перила мостиков указывают направление дороги.

Воздух очистился, снова показалось солнце. Через несколько минут от воды нет и следа — ее жадно впитала раскрекшавшая земля. А немного подальше, где дождя не было, пыльная анатолийская дорога. Впереди город Динар.

Экспедиция

ТАНЗАКИ И ЗИКМУДА

ТУРЕЦКИЕ ДОРОГИ

Сравнительно недавно в Турции было мало хороших дорог. Сейчас положение изменилось. В стране построены превосходные автомагистрали, довольно много автомобильных дорог с твердым покрытием.

На строительстве дорог работают американские дорожные машины. Улучшаются и местные дороги. Специальной фрезой, которая одновременно может также стабилизировать дорожное покрытие, прокладываются новыет. Часто встречаются таблички с надписями: «Внимание! Ремонт дороги!»

Это меньше всего объясняется заботой правящих кругов страны — особенно бывшей у власти клики Мендереса-Баяра — о благе народа. Одна из главных причин интенсивного строительства дорог Турции — ее участие в агрессивных блоках НАТО и СЕАТО.

С дороги вокруг озера Бурдур открывается унылый вид на мертвую землю. Много крошечных полей. Современные дорожные машины резко контрастируют с дедовским способом обмолаота и очистки зерна ветряными мельницами.

За озером Бурдур поднимаются а горы. Такое ощущение, что находишься не на земле, а на какой-то другой, безжиз-

ненной планете: мертвые сопки, пласты выветрившейся лавы, крутые обрывы, конусообразные известняковые фигуры. Ни цветков, ни травинки. Гористая, каменная пустыня — первая на нашем пути. Дорога, извиваясь крутыми серпантинами, устремляется вверх. Солнце все больше раскаляет мертвую голую землю. Поднимаемся на «Лунные горы» до перевала на высоте 1225 м. И вот на нас уже веет живой ветер со Средиземного моря.

Постоянно изменяется ландшафт. Сначала дорога, буквально изрытая ветрами, окаймляется тернистым полукустарником, затем буковой порослью, а после перевала Чильфинджи, с которого мы по крутым поворотам спускаемся на плоскогорье, появляются кусочки пахотной земли; здесь уже люди (благодаря также и наличию подземных вод) могут кое-как существовать.

Перед Анатolieй уровень масла в красном автомобиле понизился до предела. После минутной стоянки под двигателем образовалась лужа. Снова масляный радиатор!

Поэтому с утра мы на ногах, приводим автомобиль в порядок перед подъемом на горный массив Тавр. Лишь в десятую часть отправляемся в путь.

По турецкой Ривьере таетая приморская дорога, с разбитым покрытием, которое только на 45 километре сменяется асфальтом. Вскоре попадаем в древнегреческий Аспендос с его огромным театром, до сих пор поражающим туристов смелостью архитектурной мысли. Это один из немногих, хорошо сохранившихся памятников древности, узких улиц накали в Турции. Зрительный зал и авансцена, галереи и боковые своды стоят, будто их совсем не тронуло время. Местами прекрасно сохранилась старая штукатурка.

ПО КОЗЬМИ ТРОПАМ ТАВРА

За Манавгатом шоссе поворачивает на север. Оно то вздымается прямо до неба, то внезапно исчезает в скалистых ущельях. Перед взездом на большое плоскогорье установлена табличка с надписью: «Tehtikeli virjlar, 30 км», а затем снова: «Tehtikeli virjlar, 46 км». Эти слова показывают, что тот, кто проедет таким путем измучается из-за повторяющихся поворотов на протяжении столько километров, сколько обозначено в табличке.

В дальнейшем у серпантинных указателей нет, за исключением разве только особенно опасных подъемов и спусков. За Манавгатом начинаются горы Тавр.



Повороты кружат вокруг острых скал и хребтов. Во многих местах дорога укреплена каменными насыпями, предохраняющими ее от разрушения дождем. «Татры» идут совершенно спокойно, как бы отдыхая; даже при подъеме на холмы температура воды не превышает 80°. Во руки усталы: поворотом нет конца. А места для отдыха нигде нет. Дорога тянется по узкому ущелью с сильным уклоном, приходится включать вторую понижающую передачу. Двум автомобилям тут ни за что не развезтись. Неужели придется преодолеть этот опасный участок ношей?

Но нет, путь дорога снова расширяется на изгибе, и между скалами показывается небольшая просека, как бы специально созданная для наших двух автомобилей. Стоп, ни шага дальше! Везем на пол сена деревьев, и располагаемся на ночлег.

А утром снова опасные повороты, и не 30 или 40, а целых 100 км. Внимание водителя притупляется. Тогда самое лучшее остановиться, отдохнуть самим и дать передышку двигателю.

Пейзаж вокруг захватывающий, фантастический. Горы Тавр очень дикие, пологих ни в Европе нет. Здесь очень мало воды. Ни источники, ни ручейки, только переходящие русла речушек, которые зимой во время дождей наполняются водой, бесследно пропадаящей под поверхностным слоем. Остальную часть года растения и животные страдают от жажды. Тавр прекарен и суров. Заблудиться в этих горах равносильно самоубийству: неминуема смерть от голода и жажды.

А опасные повороты никак не кончаются. Сменяем друг друга за рулем — это путь не для одинокого шофера. Пять, шесть, семь часов езды по такой колючей тропе страшно утомляют. Преодолев 30 километров, чувствуешь себя как будто проехал 1000 км.

Но трудный путь был вознагражден. Когда поднялись на последний холм, перед нами открылась невиданная картина. Желтая, сожженная трава, голубое небо без единого облачка, влево и вправо вершины Тавра, а впереди огромное голубовато-зеленое озеро Байшехир. Быстро съезжаем с озерной гряды и везем пробок в озеро Байшехир.

Через минуту повороты полностью забыты. Но последствия поездки по Тавру дают о себе знать вечером и на другой день болело натруженных рук, который руль кажется страшно тяжелым!

ИЗ КОНИА ДО АНКАРЫ

От Байшехира шоссе снова поднимается на высоту 1460 м над уровнем моря. Утро и ночь тут прохладнее. Невообразимо пыльная, каменисто-глинистая дорога ведет нас по полупустыне вперед, к Конье. Пыль оседает на чемоданах и подушках сидений. Ежедневно стираем целые ве слои, от нее нет спасения. Вокруг влачит жалкое существование трава, отдельные карликовые туи, альпийские растения и небольшие калачие кустики. Над дорогой высится сероватобелая расклевывающая от солнца скалы. С каждым километром все ярче становятся признаки пустыни.

Внезапно на плосгорье появляется зеленый оазис — город Конья. Это один из старейших населенных пунктов Турции, он пережила владычество фригийцев, греков, римлян. В центре города — холм

с древним дворцом Ала-эддина, монастырь плащущих дервишей, принадлежащий к главным достопримечательностям. После прогулки по городу выезжаем на дорогу, ведущую к столице Турции — Анкаре.

Перед нами расстилается обширное плоскогорье, находящееся на высоте 900—1000 м над уровнем моря. Выжженная сухая земля, лишь вблизи источников ютятся глиняные деревенские домики, серовато-коричневые, как пыль и сажа полупустыня. Затем источники исчерпают совсем, вместо них у редких деревьев и отдельных домов видны глиняные колодези с воротами. О жизни населения только телеграфные столбы и сидище на них наших новых спутников — грифы и стальные орлы. Они безучастно глядят на наши автомобили.

Чем ближе Анкара, тем сильнее изменяется характер местности. Больше становится полей, колодези и зеленых посевов у деревень.

К Анкаре ведет красивое, широкое, асфальтированное шоссе. На нем пестрая смесь легковых и грузовых автомобилей.

ТАКСИ, ДОЛЬМУШИ И НАБОЖНЫЕ ШОФЕРЫ

В Турции масса такси. По большей части это сильно изношенные американские автомобили старых марок, которые сравнительно недороги. На них ездят не только по городу, но и на далекие расстояния, причем цена устанавливается заранее. Для всех видов такси типичны световые украшения. Быстрые и ловкие таксисты почти не выпускают классон из рук. Если в автомобиле сидит иностранец, они не преминут поблагодарить. Внутри кузова на передней панели прикреплена фотография, где изображен сам шофер в юности с аккуратно подстриженными усами. Ездят таксисты шаговыми, держась левой рукой за крышку автомобиля. На поворотах шины обязательно должны «петь», а останавливаясь у тротуара нужно с легким, изысканным заносом.

Наряду с такси, в больших городах имеются и другие средства доставки пассажиров в автомобили — долмуши. Это владельцы старых автомобилей, которые ловят клиентов на улицах и развозят их по городу. Такси у них примерно в пять раз дороже, чем на обычном такси. На перегрузку автомобиля и число пассажиров внимание не обращается.

В Турции развит грузовой автотранспорт. Преобладают тяжелые автомобили «Додж». Можно встретить «Студебекеры» и «Шверле», «Зауэры» и «Мерседесы». Среди автобусов встречаются лишь «Шкоды». Над кабинными видами грузовых автомобилей и многих автобусов яркое надписи, призывающие на помощь шофера магометанскую религию. Иногда аллах вынимает этим призывом, но чаще пропускает их мимо ушей; во всяком случае, если автомобиль поломается или произойдет авария, то шофер предоставляет самому себе. Он отводит автомобиль к краю дороги и сооружает вокруг него границу из камней. Эти своеобразный оазис должны уважать другие участники дорожного движения. Шоферы охотно помогают друг другу. На отдаленных дорогах эта хорошая традиция имеет большое значение. Авторемонтные мастерские иногда удалены на десятки километров.

(Продолжение следует)

Смелость, находчивость, мужество

ЭДМУНД КРУЗЕ ЗАКАНЧИВАЕТ ДИСТАНЦИЮ

Призы и медали в спорте получают сильнейшие. Однако из правила бывают исключения, и иногда награду вручают спортсмену, не только не показавшему лучшего результата, но, напротив, выигравшему из соревнований. Так было в Чехословакии на 34-й мотогонимпаде.

...Приближался конец первого дня шестидневных гонок. Позади триста километров трудного пути. Преодолев тяжелый подъем, тренер-инструктор Латвийского автоклуба ДОСААФ Эдмунд Крузе начал спуск по узкой горной тропинке. И вдруг совершенно неожиданно впереди падает польский гонщик, не заметивший ямы. Чтобы не ехать на спортсмена, Э. Крузе резко отворачивает влево и в то же мгновение чувствует острую боль в ноге.

Обезьяна на большой скорости мотоциклиста, он задел ступней камень, скрытый в высокой траве. У Эдмунда закружилась голова. Он почувствовал резкую слабость, руки с трудом удержали руль.

Не первый раз Крузе участвует в многодневке. Суровые условия соревнований ему хорошо известны — гонщик, независимо от причины оставший дистанцию, ежедневно приносит команде 100 штрафных очков.

Что же делать? Можно, конечно, позвать на помощь. Отсюда, с вершины холма, хорошо видна санитарная машина, стоящая внизу на дороге. Но тогда все будет кончено, и в судейском протоколе запишут штрафные очки нашей команде. Нет, во что бы то ни стало надо продолжать борьбу. Вдв, может быть, эта нестерпимая боль в ноге, мешающая даже думать, пройдет.

Превозмогая боль и напрягая все силы, Эдмунд Крузе запустил мотор и тронулся в путь. На финиш он пришел без опоздания, пройдя более 20 километров. И здесь почувствовал, что не может ступить и шагу. В госпитале Крузе уже лежал в постеле. Врачи определили перелом четырех костей плеча.

Поступок советского спортсмена, который, несмотря на тяжелую травму, не сошел с дистанции и закончил дневной этап, вызвал восхищение всех, кто был на соревнованиях — мотогонщиков, судей, зрителей.

Центральный совет СВАЗАРМ награждает мастера спорта Эдмунда Крузе за проявленное мужество своей высшей наградой — большим почетным знаком СВАЗАРМ.

В. НАУМОВ.

По следам неопубликованных писем

МЕРЫ ПРИНЯТЫ

Читатель нашего журнала А. Резина из города Резанский прислал письмо о беспорядках в торговле мотоциклами. На запрос редакции зам. министра торговли Чечено-Ингушской АССР тов. Хаштыров сообщил, что в этом году продукция мотоциклов будет производиться по предельным заказам с последующим уведомлением покупателя.

На осенний конгресс

Советское предложение встречено с интересом

Минувшей осенью Париж встретил делегатов очередного конгресса ФИА менее приветливо, чем в предыдущие годы. Не было ласкового осеннего солнца, той тишины и прозрачности воздуха, которыми так славится столица Франции в октябре. Пасмурный, дождливый предстал перед ними этот огромный красный город в свой традиционный «сезон». Больше стало забот у парижан, меньше улыбок на их лицах. Причина этому — ежечасное повышение цен, главным образом на продукты питания; сокращение производства в ряде отраслей промышленности, в том числе автомобильной.

Нас поразило малое число делегаций, участвовавших на конгрессе. На этот раз было представлено всего 29 стран из 64 членов ФИА. Делегации Чехословакии, ГДР, Болгарии и Румынии не смогли приехать в Париж, поскольку не получили въездных виз.

Как всегда, на конгрессе проводились выборы членов комитета и различных комиссий, полномочия которых истекли в 1960 году. Делегаты ФАМС СССР вновь набрали в международную рабочую подкомиссию, а также в международную комиссию по автомобильному движению.

В ФИА в качестве постоянных членов единогласно были приняты ассоциация автомобильных Румынской Народной Республики, автомобильный клуб Туниса и конфедерация моторного спорта Австралии. Непостоянными членами Федерации стали: автомобильно-туристский клуб Болгарии, моторный клуб Цейлона и автомобильная ассоциация Малайи.

Спортивная секция утвердила календарь международных соревнований на 1961 год, условия проведения мировых и европейских чемпионатов, условия розыгрыша кубков ФИА, новую формулу для гоночных автомобилей. Были рассмотрены и другие вопросы развития автомобильного спорта.

Новый календарь изобилует разнообразными соревнованиями. Всего их предусмотрено провести 238, в том числе 74 международных, шоссейно-кольцевых и горных гонок, 72 ралли и 92 национальные гонки с открытым стартом. Наибольшее число состязаний (48) падает на Францию, в Англии их будет 38, в Бельгии — 17, в США — 15.

В календаре предусмотрены ралли «За мир и дружбу» (Юнио), а также ралли в ряде стран народной демократии. В ГДР намечено провести 4 шоссейно-кольцевые гонки на «Юниорах».

Кроме обычного чемпионата мира на гоночных автомобилях I формулы (в нынешнюю году его ограничивает лимитом 1500 кг и вес 450 кг), предлагается провести еще один чемпионат на гоночных автомобилях новой формулы, так называемой «межконтинентальной». Есть ли в ней новизна? Нет. По существу, это — бывшая первая формула, сохра-

ненная по настояниям английских, итальянских и американских фирм, выпускающих автомобили большого литража. «Межконтинентальная» формула предусматривает рабочий объем цилиндров двигателя не менее 2000 см³ и не более 3000 см³. Наддув запрещается, топливно-коммерческое, вес автомобиля не ограничивается. Чемпионат мира по «межконтинентальной» формуле будет разыгран в 6 соревнованиях, на первенство не только гоночников, но и конструкторов.

Отношения между фирмами, производящими гоночные спортивные автомобили, с одной стороны и спортивной комиссией ФИА с другой из-за введения новой первой формулы резко обострились. Пришлось создать специальную подкомиссию конструкторов, которая будет участвовать в установлении классификации автомобилей и различных ограничений для них.

Спортивная секция ФИА с большим интересом заслушала сообщение представителей ФАМС СССР о целесообразности введения чемпионата для автомобильной формулы «Юниор». Этот вопрос будет детально рассмотрен в будущей сессии заседания Международной Спортивной Комиссии. Секция отметила «подобное шестине» картинга по Европе. Однако включать соревнования на гокартах в международный календарь признано пока преждевременным.

Техническая комиссия рассмотрела по заданию спортивной комиссии вопросы об определении рабочего объема цилиндров, минимальном клиренсе гоночных автомобилей и применении ремней безопасности.

Комиссия приняла предложение итальянского клуба о методе замеров диаметра цилиндра при установлении рабочего объема двигателя. Этот диаметр должен определяться как среднеарифметическая величина по двум измерениям. Продольный и поперечный замеры производят в верхнем, нижнем и среднем поясе с точностью до 0,01 мм. Наибольший из трех диаметров и принимается для расчетов.

Необходимость установления минимального клиренса гоночных автомобилей дискутируется тем, что многие из них на крутых поворотах или при спуске воздуха в шине начинают «чертить» дорогу, вызывая сильное искрение. Для предотвращения частой минимальный клиренс должен быть больше размера профиля шины, а для подроссереженных — больше максимальной стрелы прогиба упругих элементов. Комиссия продолжит изучение этого вопроса. Пока же на 1961 год признано целесообразным, чтобы минимальный клиренс был больше размера профиля шины. В Англии он равен 3", в ФРГ — 120 мм.

Комиссия рекомендует применять требования безопасности только на закрытых автомобилях — спортивных и туристских. Технические условия на них (допускае-

мое напряжение, динамическая нагрузка, относительное вытягивание и т. п.) будут обсуждены на следующем заседании.

Интересные вопросы стояли на повестке дня заседаний секции туризма и движения на дорогах.

Конгресс констатировал, что международный автомобильный туризм развивается успешно. Вместе с тем признано необходимым дальнейшее упрощение таможенных документов, страховых операций и т. д. Федерация рекомендовала и впредь заключать оправдывая себя на практике двухсторонние договоры между национальными клубами о взаимных туристских поездках.

Большое внимание было уделено безопасности движения на дорогах, борьбе с шумом и с загрязнением воздуха отработавшими газами.

Если раньше автомобилистов было незначительное количество, то теперь они составляют довольно большую часть населения земного шара. А это значит, что проблема безопасности движения в той или иной мере волнует человечество. В решении ее немалую роль может сыграть автомобильная общественность. Вот почему ФИА считает необходимым, чтобы все автолюбители оказывали помощь органам, ведающим вопросами безопасности движения, занимались пропагандой правил движения и методов безаварийного вождения, организацией станций контроля за техническим состоянием автомобилей, информацией об опасных местах на дорогах, оказанием помощи пострадавшим и т. п. Федерация рекомендует проводить соревнования в этом деле между клубами и их членами. Кубок ФИА «за безопасность движения» будет присужден впервые в октябре 1961 года тому клубу, который найдет наиболее эффективные меры борьбы с несчастными случаями в своей стране.

Вопросы борьбы с шумом и задымлением улиц отработавшими газами также весьма актуальны. В некоторых странах в законодательном порядке установлены нормы шумности, за превышение которых владельцы автомобилей штрафуются, а последние снимаются с эксплуатации. В ряде стран жестко регламентируется содержание окиси углерода в отработавших газах и выпущены приборы для их экспресс-анализа.

Перед закрытием конгресса было проведено совещание представителей автомобильной прессы. Принято решение выпускать бюллетень ФИА, в котором будут публиковаться все решения комиссии, секций и конгресса, а также освещаться наиболее важные проблемы, требующие обсуждения.

После совещания делегация ФАМС СССР устроила пресс-конференцию, где информировала представителей печати о новой трассе для установления рекордов и о последних достижениях советских спортсменов.

Л. АФАНАСЬЕВ,
председатель Автомобильного комитета
ФАМС СССР, делегат конгресса ФИА.

Статут Федерации мотоспорта утвержден

На осенний конгресс Международной мотоциклетной Федерации, проходивший в Париже, съехалось большое количество делегаций. Из 37 членов ФИМ в его работе участвовало 30.

Конгресс ратифицировал новый статут ФИМ и правила процедуры — основные документы, регламентирующие деятельность Федерации.

Утверждены также разработанные на весеннем конгрессе в Женеве изменения и дополнения к международному спортивному кодексу, а также ряд приложений к нему, в том числе приложение «А», регламентирующее проведение всех кроссовых соревнований ФИМ.

Существенной переработке подверглось приложение «С» о рекордах мира. В нем указаны дистанции (и время), на которых регистрируются рекорды, требования к трассе и к измерению, порядок регистрации и опубликования рекордов. В соответствии с новым приложением длину зачетных участков необходимо указывать цифрами, несменяемыми у линии старта и финиша несмывающейся краской. На временных трассах в начале и в конце зачетных участков, а также на старте и финише должны быть знаки, сохранность которых обязательна в течение месяца после рекордного заезда. Для регистрации рекордов необходимо присутствие двух комиссаров от спортивной и технической комиссий ФИМ из нейтральных стран.

По предложению Голландской федерации в приложение «М» — о шоссейных колесных гонках — внесены некоторые изменения. Равше для чемпионов по шоссейным гонкам были установлены следующие минимальные дистанции — для класса 125 см³ — 100 км, 250 см³ — 125 км, 350 см³ — 150 км и 500 см³ — 200 км. Тезпер с учетом характера трасс разрешается уменьшать продолжительность дистанции, но при этом продолжительность гонки в каждом классе должна быть не менее часа.

Снова, как и на прошлых конгрессах, не было достигнуто соглашение между технической и спортивной комиссиями о требованиях к мотоциклам «Спорт» (приложение «Б»). Очередная отсрочка наносит ущерб международному мотоциклетному спорту, так как не позволяет осуществить давно принятое ФИМ решение о проведении чемпионатов по шоссейным колесным гонкам раздельно — по «Формуле 1» (мелкосерийные уникальные мотоциклы) и «Спорт» (мотоциклы массового производства).

Впервые на конгрессе ФИМ обсуждался вопрос, внесенный Центральным Automotolumbom СССР, о новом приложении «П» — регламенте мотогонок на льду. Генеральный совет принял это приложение как временное и обратился к ЦАМК СССР с просьбой обобщить опыт применения этого регламента во время международных гонок зимой 1961 года

для окончательного утверждения его на весеннем конгрессе ФИМ.

По решению конгресса в 1961 году будет проведена серия лично-командных соревнований по льду на приз спортивной комиссии ФИМ с участием команд СССР, Швеции, Норвегии и Финляндии. Начиная с будущего года, три победителя этих состязаний будут награждаться медалями ФИМ.

Гонки на льду на приз спортивной комиссии — первый шаг к организации в будущем чемпионата Европы по этому виду мотоциклетных состязаний.

Большое внимание в работе конгресса было уделено обсуждению календаря международных мотоциклетных соревнований на 1961 год.

На спортивной комиссии были подробно обсуждены итоги и проблемы шестидневных соревнований. Протест Чехословакия на явно необъективное определение результатов XXV международных многодневных соревнований в Австрии обсуждался на закрытом заседании спортивной комиссии и был отклонен, однако комиссия в своем решении отметила, что жюри превысило право и полномочия в

связи с неточностью и недостаточной полнотой положения о шестидневке.

Советская делегация обратила внимание на основные недостатки шестидневки — наличие на трассе узких труднопроходимых мест, где образовывались «пробки», неточное указание в маршрутных картах характера дорог и на другие недочеты, которые нанесли непоправимый ущерб соревнованиям, и, в частности, внесли необъективность в определение спортивных результатов.

Спортивная комиссия, признав наличие недостатков в XXV многодневке, высказалась за предоставление организаторам соревнований больших прав, а также за расширение программы дополнительных соревнований.

На конгрессе было переизбрано 5 членом спортивной комиссии (в ее состав вошел представитель Польши тов. Енджейчак) и 5 членом туристической комиссии (в ее составе представитель Чехословакии тов. Хавенек).

При обсуждении вопроса о предоставлении очередного конгресса советские представители указали на недостатки такого положения, когда полномочные члены ФИМ лишены возможности участвовать в работе конгресса, как это имело место в Париже, где отсутствовала делегация Германской Демократической Республики, не получившая виз. Президент ФИМ П. Мерваля выразил сожаление по поводу того, что, несмотря на принятие им мер, «спортивные друзья из ГДР» не смогли прибыть на конгресс.

М. КЕДРОВ, председатель Мотоциклетного комитета ФАМС СССР, делегат конгресса ФИМ.

НОВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕКОРДЫ



На трассе в Моинце близ Милана (Италия) за последние время установлен ряд новых международных рекордов скорости в нескольких классах автомобилей на различных дистанциях. Так, итальянские гонщики Умберто Маглиоти, о рекордах которого сообщалось в «За рулем» (№ 11 за 1960 год), предприняв трудную попытку побить абсолютный рекорд скорости на дистанции 10 000 миль, установил попутно восемь новых международных рекордов. На автомобиле ФИАТ с объектным кузовом, изготовленным заводом Пинин Фарина, и двигателем с рабочим объемом 982 см³ (класс С — до 1100 см³), развивающим мощность 92 л. с., Маглиоти прошел за 72 часа 13 441,5 км, т. е. держал на такой большой дистанции среднюю скорость около 187 км/час. За это время он установил следующие международные рекорды:

на дистанции 2000 миль —	201,115 км/час (прежний рекорд 167,35 км/час);
на дистанции 5000 миль —	192,878 км/час (138,65 км/час *);
на дистанции 5000 км —	199,238 км/час (167,72 км/час);
на дистанции 10 000 км —	191,376 км/час (139,05 км/час);
12 часов —	203,605 км/час (190,11 км/час);
24 часа —	198,795 км/час (167,72 км/час);
48 часов —	190,246 км/час (140,96 км/час);
72 часа —	186,687 км/час.

Впервые на перечисленных рекордах можно считать абсолютным, потому что он превышает результат, показанный за 72 часа американским гонщиком в 1956 году на автомобиле Форд с шести (6) литровым двигателем на Соленом озере близ Бонневилл (штат Юта).

Однако главной своей цели Умберто * Здесь и далее в скобках указаны прежние рекорды.

Маглиоти так и не удалось достичь. На четвертую попытку погнать машину попал порывистый трек ветра, в результате чего потребовался ремонт радиатора, отнявший более 40 минут. Вскоре после этого поднялся боковой ветер, и гонщик предпочел сойти с дистанции.

На том же трассе, выступая на автомобиле «Ниббон» с рабочим объемом цилиндров двигателя до 250 см³, итальянский спортсмен Кампалла в Париже установил следующие международные рекорды в классе К:

на дистанции 200 миль —	148,84 км/час;
на дистанции —	200 миль — 148,82 км/час;
на дистанции —	500 км — 145,99 км/час;
на дистанции —	3 часа — 145,21 км/час.

На автомобиле был установлен одноцилиндровый двигатель «Гуччи», развивающий мощность 26 л. с. при 8500 об/мин.

Во Франции на автодроме Монтегери известный рекордсмен Жюль Моньер, выступавший совместно с французскими и испанскими гонщиками Кама, Граче, Гонзалез и Вантамилл, установил пять новых рекордов скорости для мотоциклов классов 175, 250 и 350 см³. На испанском мотоцикле «Буаля» с рабочим объемом объектлем и двухтактным двигателем 175 см³ развивающим мощность 18 л. с. при 8000 об/мин, было преодолено:

за 12 часов —	1725,16 км со скоростью 143 км/час;
за 24 часа —	3162,03 км со скоростью 131,75 км/час.

Первые из этих результатов превышает державшиеся около десяти лет рекорды Амброзини, Ферри и Андерсона на мотоциклах «Лабретта» (класс до 175 см³) и «Буаля» (класс до 250 см³).

Второй результат превышает рекорды самого Моньера, установленные им в 1951 году и в 1960 году (см. «За рулем» № 11 за 1960 год).

ПАРИЖСКАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

Н. СТРАХОВ

Очередная 47-я международная автомобильная выставка в Париже — салон 1960 года — привлекла к себе большое внимание. Число ее посетителей достигло 900 тысяч, а в день закрытия было продано более 100 тысяч входных билетов.

В выставочном зале на Елисейских полях демонстрировалось 107 моделей легковых автомобилей, которые будут выпускаться в 1961 году: среди них 26 французских, 26 английских, 22 немецких (ФРГ), 19 американских и т. д. В подвальном этаже можно было увидеть прицепы к легковым автомобилям, гаражное оборудование, приборы, инструмент и принадлежности для ремонта и эксплуатации автомобилей. В отдельном парке (Порт-де-Версаль) демонстрировались автобусы, грузовые и специальные автомобили, прицепы к ним, мотоциклы, мотороллеры и велосипеды.

1960 год явился как бы завершающим этапом тех больших перемен, которые произошли за последние два года. Под влиянием новых вкусов и требований со стороны покупателей в автомобилестроении одерживают победу европейские тенденции «экономичности и комфорта». Под лозунгом «качество и цена» проходила и 47-й парижский салон, но практически на первом месте стоял вопрос о цене и о расходе горючего. Для французов последний показатель очень важен, так как цены на бензин непомерно высоки. На вопрос, заданный мной на выставке нескольким парижанам, — «какой автомобиль понравился больше всего?» — почти все ответили: «Ситроен» 2 СВ. Что же привлекло их в этой явно устаревшей и некрасивой модели (рис. 1)? Наиболее дешевой цена и низкий расход топлива.

Некоторые фирмы, рекламируя свою продукцию, подчеркивали, что их заводы существуют очень давно и это является гарантией качества выпускаемых автомобилей. Практика показала, однако, что на прежние достижения в нынешних условиях рынка полагаться нельзя. Например, спрос на модель «Дофин», выпускаемую такой почтенной и стародавней фирмой, как Рено, резко упал. Не пользуются спросом в Европе и автомобили весьма известных американских фирм.

На выставке демонстрировались, правда, не только громоздкие амери-

Рис. 1. «Ситроен» модели 2 СВ.



Рис. 2. «Пежо», модель 404.

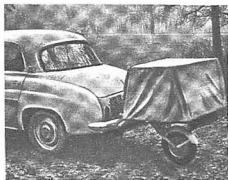


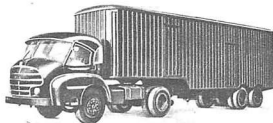
Рис. 3. «Ситроен» ДС-19 кабриолет.

Рис. 4. Прицеп «платежное колесо».

Рис. 5. «Рено», модель «Эстафета».



Рис. 6. 35-тонный тягач с фургоном.



канские модели с восьмицилиндровым двигателем мощностью 150—200 л. с. и больше, но и так называемые «компактные», выпуск которых начался в основном в конце 1959 года. Спрос на большие автомобили, даже в самих США, кардинально падает, остаются только непроданных машин на складах увеличиваются. В условиях жесткой конкуренции концерны пытаются привлечь внимание покупателей роскошной отделкой кузовов и различными усовершенствованиями. На новой модели «Крайслер» установлен оригинальный приборный щиток с 17 индикаторами для перекрестника, парковки, регулирования отопления, радио и пр.; на «Линкольне» применен новый стальной тормоз, который нельзя отпустить, не заведя двигателя; «Студебеккер» имеет новую систему охлаждения тормозных барабанов; «Де-Сото» — автоматически поворачивающаяся сиденье и граммофон, «Кадиллак» — кондиционер воздуха, автоматическую подачу газонасоса, электрически выключаются стальной тормоз. На «Ольдсмобиле» наше внимание привлекли амортизаторы, заключенные в нейлоновые рукава, и резиновые подушки на раме под кузовом. «Дженерал-Моторс» демонстрировал автомобиль «Понтиак» модели «Темпест», у которого коробка передач отнесена к заднему мосту и соединена с двигателем гибким валом.

Представленные на выставке американские «компактные» автомобили 1961 года (Шевроле — «Корвайр», Форд — «Далкон», Крайслер — «эвалент») и другие мало отличаются от моделей, описанных ранее в журнале «За рулем» (№ 1 за 1960 год). Заводы Шевроле выпускают «Корвайр» уже в нескольких модификациях: «кабриолет спортивная (с 2 карбюраторами), специальная (с системой впрыска топлива) и т. д. Новую модель компактного автомобиля «Кометан» (с 6-цилиндровым двигателем 2,3 л мощностью 91 л. с.) показал Форд. Демонстрировалась также «компактная» модель автомобиля «Дожд-пангер».

Но и «компактные» автомобили американских фирм не отвечают требованиям европейского рынка сбыта. Они все еще недостаточно экономны, дороги по цене. Хотя их производство в США беспрерывно увеличивается,* эти конструкции не удовлетворяют полностью вкусы потребителей и в самих США. Поэтому в 1960 году импорт малолитражных автомобилей европейского образца в США прекратился. В прессе промелькнули сообщения, что американские фирмы усиленно работают над созданием «суперкомпактных» автомобилей, в основу которых взяты конструкции «Фольксваген» и «Додж Рено». Но пока эти модели держатся в большом секрете.

Французские фирмы организовали на выставке много красивых оформленных стендов, развесили широкую рекламу своих моделей. Но только Пежо демонстрировала по-настоящему новую модель «404» (рис. 2), пришедшую на смену давно известной «Пежо-403». В 1960 году эта фирма выпускала промежуточную модель «403-7» с более зрелым

номиничный 4-цилиндровым двигателем (54 л. с. при 4800 об/мин).

Компания Рено вынуждена перестраиваться на ходу, вследствие кризиса своего устаревшего «Дофина». Широкая реклама новой модели «Олидин» никак не повлияла на увеличение продаж. Автомобиль оказался тем же «Дофином», на котором несколько повышена мощность двигателя, установлена четырехступенчатая коробка передач и внесены ряд мелких изменений в оперение. Не спасет положения и выпуск другой модели Рено — лимузина «Флоридан», который более современен, но и гораздо более дорог. Покажется, что сразу же после закрытия выставки заводы Рено начали переходить на сокращенную рабочую неделю и увольнять рабочих.

Фирма Ситроен рекламировала свои прежние модели ДС-19 и ИД-19, в конструкцию которых внесены некоторые новые усовершенствования. Например, на ДС-19 установлено центробежное сцепление. В качестве новинки демонстрировался кабриолет ДС-19 (с 3 модификациями из нейлона). Модель ДС-19 «Трестинж» называют миниперсией: на ней ездят две Голь и министры, создавая этим рекламу фирме. Автомобиль действительно идет по асфальту мягко, быстро набирает скорость, подвеска его эластична. Однако когда мы попробовали его на дорогах поуже, например, по булыжной мостовой, автомобиль сразу начал «бренчать» и дерзевать.

Фирма Панар выпускает с 1960 года новую модель ПП-17, которую потребители предпочитают «Доджину». Автомобиль имеет двухцилиндровый двигатель 848 см³ мощностью 42 л. с. и четырехступенчатую коробку передач. Он развивает скорость до 125 км/час, расходая 6 л бензина на 100 км пробега. С другим двигателем («Тигр») мощностью 30 л. с. скорость автомобиля повышается до 145 км/час.

Компания «Симка» экспонировала новый более мощный и экономичный 4-цилиндровый двигатель «Раши», устанавливаемый на основные модели выпускаемых ею автомобилей. Фирма гарантирует 200 тыс. км пробега автомобиля без ремонта двигателя; он выпускается в 3 модификациях — мощностью 42, 52 и 62 л. с., соответственно для автомобилей «Симка-Ариан», «Симка-Аронди» и «Симка-Ведетт».

Несмотря на некоторые снижение цен, радужные надежды промышленности и предсказания о расцвете французского автомобилестроения пока не оправдываются. Если в первом полугодии 1960 года производство автомобилей действительно достигло 600 тысяч (из которых половина предназначалась на экспорт), то во втором полугодии резко обозначились затруднения со сбытом как внутри страны, так и за рубежом. В августе, например, цифра ввоза автомобилей в США уменьшилась более чем в 3 раза. По мнению президента американского концерна «Крайслер» Кальберта, импорт европейских автомобилей в США с 1961 года должен сократиться еще более резко, что грозит тяжелыми последствиями для автомобильной промышленности западноевропейских стран.

В Англии тоже наблюдаются кризисные явления со сбытом автомобилей. Заводы в Лутоне, Ковентри и Каули переходят на сокращенную рабочую не-

делю, увольняют рабочих. Поэтому англичане постарались подготовить к выставке, наряду с традиционной роскошными «Ролльс-Ройс» и спортивными «Ягуарами» (модели «Марк IV» и «Марк IX»), также и экономичные, отвечающие современным требованиям малолитражные автомобили, среди них — популярное Остин «Севен» с четырехцилиндровым двигателем (848 см³) мощностью 37 л. с. при 5500 об/мин и четырехступенчатой коробкой передач, а также «Триумф» модель «геральд» (двигатель 948 см³, мощность 38 л. с. при 4500 об/мин), имеющий четырехступенчатую коробку передач.

Цены на английские автомобили выше, чем на аналогичные французские, но по качеству английские машины добротнее.

Среди итальянских автомобилей привлекал внимание посетителей выпускаемая с 1960 года новая модель фирмы Фиат, микроавтомобиль «Жардиньер». Каких-либо существенных новшеств в других конструкциях микролитражек, по сравнению с прошлым годом, нет.

Да и вообще к микролитражным автомобилям на выставке проявлялось значительно меньше интереса, чем к малолитражным. Чувствуется тенденция подтягивания микролитражек к параметрам малолитражек. Так, другая модель Фиат, пришедшая на смену некогда популярному «Фиат-600», имеет двигатель с рабочим объемом 767 см³.

Наряду с дорогими итальянскими автомобилями (Альфа-Ромео модели «Джувьетта» и «Спринт») на выставке демонстрировались немецкие автомобили Мерседес-Бенц (модели «180», «190», «220» и «300»). Спортивные автомобили этой же фирмы «190-СЛ» и «300-СЛ», так же как и классические спортивные автомобили «Феррари» и «Лазерти», поразили воображение публики своими высокими ценами.

Как всегда, широко рекламировались немецкие автомобили БМВ (новая модель с двухцилиндровым опозитивным двигателем 700 см³, расположенным сзади), «Ллойд» с четырехцилиндровым опозитивным двигателем 900 см³, расположенным спереди, «Боргард» (с пневматической подвеской и новой системой охлаждения), а также «Гогомобиль» (с двухцилиндровым опозитивным двигателем 688 см³, развивает скорость до 112 км/час).

Представленная на выставке новая модель автомобиля «Фольксваген» имеет по сравнению с прежней некоторые изменения в кузове (увеличен багажник, перемещены порученьчики и т. п.), а также модернизированные двигатель и коробку передач. Фирма предлагает автомобиль в расщину на 12 месяцев без процентов; видимо, и с его сбытом начались затруднения.

Шумную рекламу своей новой модели «Таунс-17М» пытался создать фирма Форд (ФРП), показывая автомобиль

* После выставки стало известно, что остаток непроданных автомобилей в США к концу 1960 года увеличился на 60 процентов. В первоначально намеченный на 4-й квартал производственный «компактный» автомобилей сокращается на 20 процентов.

лишь на девятый день выставки. Но он всех разочаровал: почти ничего нового под капотом не оказалось.

В целом выставка показала, что за истекший год создано сравнительно мало новых моделей автомобилей. Больше было уделено внимания доводке моделей прошлого года и некоторым усовершенствованиям, особенно в части экономичности, безопасности движения и удобства.

Много мелких изменений в подвеске, оперении, сиденьях. Нередко устанавливаются по 4 передних фары; совершенствуются запоры дверей, диски колес, штики приборов, масляные и воздушные фильтры.

В линиях кузовов ряда моделей чувствуется итальянский стиль. Объясняется это тем, что некоторые французские, английские и немецкие фирмы все шире пользуются услугами итальянских кузовных фирм («Пинин Фарина» и др.). Капоты, как правило, укорочены, снижаются в передней части, что повышает

обзорность; для улучшения охлаждения делаются дополнительные прорезы в крышках капота. Радиаторы водного охлаждения в целях предохранения при аварии отключаются ближе к торпедо кузова.

Практически всеображенными взаимно изменение в цветах окраски легковых автомобилей. Преобладающее большинство выставленных моделей было окрашено в молочный цвет, а также в дымчатые, серо-голубые и другие светлые тона — все в одноцветном оформлении. Исключение это тем, что большинство автомобилей не имеет постоянного стоянка в гараже и хранится на улице; пыль и грязь менее заметны на машинах блеклых тонов.

Среди прицепов к легковым автомобилям нас заинтересовал одноколейный под названием «Лято колесо» (см. рис. 4). Он жестко крепится к кронштейнам автомобиля и не «болтается» при движении.

Выставка автобусов, грузовых и специальных автомобилей, мотоциклов и велосипедов теперь проводится через 2 года, так как ежегодно не набирается достаточно ноинков.

Ситроен и Рено показывали шасси грузовых автомобилей различного тоннажа, в том числе «Рено» военного образца (4 × 4) для «всех грунтов» с кабиной торпедо и коробкой передач, имеющей 8 передних и 2 задних передачи. Автомобиль имеет грузоподъемность 750—1000 кг и способен преодолевать подъемы до 38 проц. Обратил на себя внимание также и легковой грузовик «Эстарета» (рис. 5), который заводы Рено начали выпускать с 1960 года, используя двигатель и передний мост модели «Дорил». Такой фургончик имеет много модификаций — от школьного автобуса до изотермических кузовов и специальных установок. В условиях напряженного уличного движения в Париже эти юркие машины обеспечивают перевозку грузов днем, так как на больших грузовиках практически можно ездить только ночью или рано утром.

Двигатели грузовых автомобилей «Ситроен» имеют новую систему аспрыска бензина перед впрыскиваемыми клапанами через сопла, отдельные для каждого цилиндра. Грузовики военного типа демонстрировали также «Симка» (4 × 4, грузоподъемность 8 тонн) и «Мэрмон-Херрингтон» (4 × 4, грузоподъемность 5 тонн).

Среди грузовых автомобилей демонстрировались также «Метославацие «Шкода» и «Пратга».

Конструкции показанных на выставке полуприцепов, главным образом фургонов самого различного объема и тоннажа, свидетельствовали о значительном снижении их собственного веса по отношению к полезной грузоподъемности. Так полуприцеп фирмы УДР при весе 3200 кг вмещает 26 м³ груза весом до 7,5—8 тонн. У него, как и у многих других фургонов и кузовов (рис. 6), в целях большой прочности, стенки сделаны из ребристых листов легких сплавов. Полуприцеп-фургон «Трайлер» грузоподъемностью 28 т имеет стенки из пенопласта и весит всего 7,08 т.

В отдельном павильоне демонстрировалось более 60 новых моделей мотоциклов, мотороллеров, мопедов и велосипедов. Здесь же ряд фирм показал

маленькие гоночные го-карты, невысокая цена которых способствует широкому распространению нового вида автомобильного спорта — картинга. Мы с интересом присутствовали на таких соревнованиях, проводимых в Орти близ Парижа и привлекающих большое количество зрителей.

*

В связи с выставкой хочется поделиться также впечатлениями о состоянии уличного движения в Париже. Если еще 3—4 года назад можно было завидеть быстрые движения на автомобиле по городу, малому количеству светофоров и ограниченным знакам, то теперь вследствие все возрастающего количества автомобилей в Париже уже с утра и днем почти невозможно обгон, затруднена перестройка транспорта в рядах, а во второй половине дня в центре города уличное движение парализуется почти полностью. По субботам и воскресеньям такая же картина наблюдается и при въезде в город, на подъездах к Парижу. Во время выставки парализм охватил все центральные улицы. Но и в обычное время, чтобы проехать на автомобиле через центр Парижа, особенно в часы «пик», нужно потратить до полутора—двух часов. Часто можно пешком дойти быстрее.

Светофоры установлены на каждом перекрестке, в помощь им по 3—4 полицейских с трудом ликвидируют беспорядки создающиеся пробки. Там, где на перекрестке нет светофоров, пешеходы не могут пробиться через сплошной поток автомобилей и без помощи полицейских пересечь улицы невозможно.

На большинстве улиц разрешено только одностороннее движение, везде повешено нечисленное количество знаков, составная аспрысочная, ни никто не подчиняется: автомобили стоят днем и ночью непрерывными рядами вдоль тротуаров с обеих сторон всех улиц, на всех площадях, бульварах, нередко и на тротуарах. С этой «стихийной» полицией бороться просто не в состоянии. По данным одной из крупных парижских автотранспортных компаний, средняя скорость движения легковых автомобилей по Парижу теперь не превышает 20 км/час, а в часы «пик» — 6 км/час.

Проблемы уличного движения волнуют парижан; в городе ведутся работы по строительству туннелей и новых мостов, правда в весьма ограниченных размерах. И если в связи с выставкой некоторые застройщики выступили в печати с предсказаниями о том, что к 1970 году скорости автомобилей, благодаря использованию газотурбинных двигателей, легких сплавов, электроники и пластмасс сильно возрастут, то полиция пока что разрабатывает планы запрещения въезда в центральную часть города всем автомобилям, кроме такси имеющих разрешение в гаражах. Автомобильная общественность, а свою очередь, предлагает строить для пешеходов эстакады на уровне вторых этажей зданий, а всю наземную часть города отдать транспорту.

Но все это пока проекты, а парализм движения в Париже прогрессирует, что сказывается также и на сбыте автомобилей. В таких условиях, как сейчас, все легче ездить на небольшом автомобиле и не удивительно, что покупатели их предпочитают.



Вверху: автомобильная «пробка» на Елисейских полях.

Внизу: несмотря на то, что стоянка запрещена...
Фото Л. АФНАСЬЕВА.



НЕОСУЩЕСТВЛЕННЫЕ НАМЕРЕНИЯ

Пропаганда и популярное изложение вопросов безопасности движения до сих пор являются наиболее слабой областью в массовой автомобильной литературе.

Поэтому привлекает внимание выпуск издательством ДОСААФ СССР книги, знакомящей читателей с основными положениями Правил движения и дорожно-сигнальными знаками. Небезынтересны приведенные здесь примеры по истории организации движения транспорта. Удачны иллюстрации, выполненные художником Э. Заойро.

Однако в целом книга не отвечает своему назначению. Ведь «Законы улиц и дорог» — издание рассчитанное на школьников, которые в уличном движении наиболее часто являются пешеходами, велосипедистами и пассажирами, но отнюдь не водителями. Поэтому было бы естественно, чтобы юного читателя направили именно к тем параграфам Правил, которые для него наиболее практически важны. Между тем в этой книге рассуждения на более 10 стр. объема книги. Заключительная глава «Объема закон не писал» написана вкратце, и является слабо и звучит не убедительно.

Автор не уделил внимания особенностям перехода улиц с односторонним движением, но объяснил, почему непозвучено перевергать улицу, почему пассажирам из автомобиля можно высказываться только в privato.

Наряду с этим некоторые вопросы, касающиеся в основном профессиональных водителей, можно было опустить. Так, например, едва ли необходимо школьникам сведения о порядке управления автомобилем при тумане. Не обязательно, чтобы ребята точно знали, где нельзя останавливать транспортные средства или допускать учения. Правила движения трамвая. Трудно понять,

И. Сериков. «Законы улиц и дорог». Изд. ДОСААФ СССР. 1980.

зачем приводится описание в этой книге Х-образного и V-образного перекрестков.

Не соответствуют принятой терминологии такие названия, как шоссе, асфальтовые дороги, «права» водители, резина (вместо — шины). Едва ли можно присвоить удачным такие выражения, как «налетит автомобиль» (стр. 21), «стальная машина» (стр. 23), «идет большое движение» (стр. 24) и некоторые другие, на которые не обратил внимания редактор книги.

На совети автора и редактора заметки такие следующие неточности: на стр. 18 неправильно указывается, что «водитель не может передать руль никому другому»; автор неверно, являющийся работником милиции, почему-то «помогает» милиции; на стр. 37 очень нечетко изложены порядок движения на дороге, шириной менее 6 метров; назван предел скорости 12 км/час, нигде не приняты (стр. 38). В разделе о торможении (стр. 65) совершенно ненужная претензия на точность в определении тормозного пути (например, 392,5 м со скоростью 100 км/час).

Некоторые разделы книги полностью устарели и требуют переработки в связи с утверждением единых Правил движения по улицам и дорогам СССР и нового ГОСТа на дорожно-сигнальные знаки.

В заключение хочется остановиться на рисунках, помещенных в конце книги. В большинстве случаев это «разные порядки». Думается, что они чрезмерно развлекательны. Ведь надо, чтобы юные читатели, знакомясь с книгой, поняли всю важность и серьезность соблюдения «законов улиц и дорог» — забота о жизни и здоровье не слишком удачно изложена в тексте.

Г. КЛИНОВШТЕРН,
начальник лаборатории безопасности движения НИИАТ.

В этих моделях имеется много удачных конструктивных решений, которые досыне были неизвестны широкому кругу автомобилистов и руководителям кружков.

Помимо чертежей, в альбоме помещены краткие описания моделей, особенности технологии их изготовления, отмечены положительные и отрицательные стороны конструкции.

Кроме того, в альбоме есть чертежи пяти прессформ для вулканизации резиновых шин и даны рецепты горючих смесей для двигателей внутреннего сгорания.

Это издание, несомненно, принесет пользу начинающим автомоделистам и инструкторам по автомодельному спорту.

АЛЬБОМ
АТОМОДЕЛЕЙ

Издательство ДОСААФ СССР выпустило в свет альбом «Модели автомобилей», подготовленный Центральной лабораторией моделизма ЦАММ СССР. В альбоме помещены чертежи девяти автомodelей, сконструированных ведущими мастерами автомобильного спорта, чемпионами и рекордсменами Советского Союза В. Якубовичем, С. Казанковым, А. Давыдовым и радиоуправляемая модель автобуса, спроектированная инженером А. Дьяковым.

Советы бывалых

АЦЕТОН — ДЛЯ ОЧИСТКИ НАГАРА

Каждому мотоциклисту известно, сколько времени и терпения нужно для того, чтобы удалить нагар. Дело в том, что при очистке его обычным способом (шабером) вместе с нагаром снимается слой металла. Известен, однако, другой, более эффективный способ.

Прежде чем приступить к очистке, размачивают нагар ацетоном (или растворителем № 647). Для этого в головку цилиндра заливают немного ацетона и смачивают нагар. Кроме того, в цилиндр закладывают увлажненные растворителем тряпочки. Смачивание производят в течение 10 минут. Затем нагар легко спи-

мают при помощи лопаточек, сделанных из твердых пород древесины — дуба, бамбука. Отслаивающийся нагар растворяется в ацетоне, оставшиеся частицы можно удалить тряпкой, смоченной в растворителе.

Расход ацетона не велик. Например, для двигателя «Витка» он не превышает 250 г.

При очистке двигателя необходимо заложить ветошью отверстие, ведущее к кривошипу, чтобы предохранить его от попадания грязи и удаления нагара.

Ю. САРАТОВ.

Елец, Липецкая область.

«ИДЕАЛЬНЫЙ» ВОДИТЕЛЬ
ПО-ИТАЛИЙСКИ

Известный в Италии эксперт по судебной медицине доктор Адриано Кечетто выступил на симпозиуме в Саласмаджоре со специальным докладом об оптимальных физиологических и социально-медицинских требованиях к водителю автомобиля. Формально речь шла об их «достойности», однако сущность, обеспечивающих наибольшую безопасность движения и общественный покой, но фактически доклад вышел за рамки намеченной темы и, как пишет журнал «Иастрверта», нарисовал портрет некоего «идеального» водителя, с точки зрения итальянской медицины — итальянского правосудия.

Возраст «идеального» водителя колеблется, по мнению Кечетто, от 25 до 35 лет; более молодые имеют лучшую реакцию, но меньше опыта и самообладания, в то время как более зрелые не компенсируют притупления реакции, неизбежного в зрелом возрасте, т. е. после 35 лет. Анализировать далее роль таких качеств, как зрение, слух, обоняние, чувство равновесия, итальянский эксперт приходит к выводу, чем эти природные данные, важны также приобретенные качества, а именно: умение сдерживать себя (неосредственно перед поездкой за рулем), не курить, не потягивать алкогольных напитков и т. д. Особенно же доктор Кечетто подчеркивает такое качество «идеального» водителя, как... «отсутствие склонности к склонам».

Журнал постранно объясняет эту несложно неординарную подробность в дефиниции «идеального» водителя. Дело в том, что в Италии, не имея законного основания подвергать нарушителей правил уличного движения анализу крови на предмет наличия в ней веществ, которые по закону подвергают нарушителей наказания, но и дано им право... привлекать к судебной ответственности полицейских и медицинских работников, которые предполагали, что нарушитель находился под влиянием алкоголя, но не сумели это доказать.

Пикантность положения состоит в том, что по новым правилам уличного движения, введенным в Италии в этом году, пребывание в состоянии опьянения влечет за собой впервые достаточно серьезные меры наказания (раньше дело кончалось денежным штрафом, величина которого для состоятельного нарушителя вообще не имела существенного значения). Однако суд, как правило, вынужден в отсутствие доказательств, — канюками могут быть практически лишь свидетельские показания, подтверждающие наличие в крови водителя алкоголя непосредственно перед управлением автомобилем, — выносить оправдательные приговоры. И тогда нарушитель мстит обидчикам, тут же привлекая их к суду за нанесение морального, а следовательно, и материального ущерба.

Вот почему к числу достоинств «идеального» водителя доктор Кечетто относит также умение присмотреться к ситуации, лишь местное значение — применительно к несовершенствам современного итальянского законодательства и юридической практики.

По словам наших выступавших

«НА ПРИЗ ИМЕНИ КИЖАЛОВА»

Председатель Московской коллегии судей М. Г. Адремов в статье «На приз имени Кижалова» помещенной в М 2 нашего журнала за 1980 год, отметил существенные недостатки в Положении об этом традиционном кроссе. Материал обоснованно и подробно рассмотрен в материале ДОСААФ, который привнес критические замечания правильными.

Новый состав участников кросса; разрешено включать в комплексные команды и юные команды городов, имеющих право для участия в кроссе быть приглашенными гонцами из других городов.

Ночное такси



Рисунки Л. Рейфельда.

Марек ДОМАНЬСКИЙ

Рассказ-шутка

В этот новогодний вечер я был в гостях. Не буду описывать праздничный стол, тосты и обычный ритуал подобного мероприятия. Скажу коротко: уже вливаясь утро, когда мы стали расходиться по домам.

Мне предстояло пройти три километра по шоссе, в потемках и к тому же под дождем. Последние троллейбусы уже давно вернулись в парк. Правда, время от времени мимо проносились автомобили, но кто же станет среди ночи тормозить из-за одинокого путника? «Дело дрянь», — подумал я. — Придется протопать пешком эти три километра. Ну, ничего, прогулка — дело полезное...»

Асфальтированное шоссе было обсажено деревьями. Слева от шоссе тянулось озеро, справа было кладбище, огороженное низким забором из песчаника. И больше ничего, полнейшее безлюдие: ни дома, ни огонька, ни единой живой души. В довершение всех бед усилился дождь.

И вдруг я увидел, что по шоссе бесшумно едет автомобиль. Сначала мне показалось, что он еще далеко, но, сорничавшись, убедился, что нас разделяют всего несколько метров, автомобиль движется очень медленно и фары светят еле-еле.

Когда автомобиль достиг меня, он остановился. Нагнувшись в темноте рукоятку двери, я открыл ее, вскочил на заднее сиденье и, повеселев, сказал:

— С Новым годом! Чрезвычайно благодарен вам, товарищ. Мне нужно добраться только до первых домов окраины. Ну и погода, а?

Водитель, видимо, не расслышал меня, потому что дождь сильно барабанил по крыше. Я уселся поудобнее и стал ждать. Автомобиль почему-то не трогался. Я подумал, что дело, может быть, во мне, и сказал еще раз:

— Очень вам благодарен, я прекрасно устроился.

Опять никакого ответа. Продолжаю стоять. Лишь после некоторого времени мы, наконец, повехали, но как-то удивительно медленно и плавно, как будто мы вовсе и не ехали, а плыли среди тьмы и тумана, подымавшегося с озера. Ни звука мотора, только шум дождя, ни зги не видно — за окнами кроше-

вая тьма, а впереди чуть светится фиолетовым светом щиток управления.

— Простите, — говорю я снова. — Что это происходит с вашей машиной? Ведь мотор не работает, а мы едем...

Не успел я это сказать, как меня прямо в жар бросило, — за рулем и вообще в автомобиле никого не было. Фиолетовый свет лампочки на щитке управления падал на пустое сиденье водителя...

Я не тряс. Наконец в подобном случае смелость не при чем. Мне захотелось тут же выскочить из этой проклятой машины — но... дрожащей рукой я никак не мог в темноте нащупать рукоятку двери. Между тем, мы продолжали ехать почти по самой обочине шоссе; ключья тумана вползали в окна машины и длилось все это страшно долго, как во сне, когда хочешь, но не можешь проснуться.

Наконец автомобиль остановился. Мы были на развилке: одна дорога вела в город, другая — на кладбище. Дождь немного утих. В нескольких метрах виднелись ворота кладбища, они были открыты. В темноте белели памятники и кресты, и один из них тонул своими огромными белыми руками прямо к дороге.

Говорят, что а такие минуты перед глазами человека проходит вся его жизнь. Лично мне на это почему-то не хватило времени. Я всем своим существом старался угадать намерения таинственного автомобиля. Двигается он к воротам кладбища или не движется? Светит туда со мной вместе или не светит? А что, если заедет!...

А машина тем временем все стояла и стояла. Казалось, что она колеблется, словно дав мне какой-то срок на размышление, чего-то ждет от меня. Но что мне было делать? Подводить итоги жизни? Возносить молитвы за грешные души кающихся автомобилистов?

Тут из иррака вдруг показалась синяя, жилистая, волосатая рука, приблизилась к рулевому колесу и медленно повернула его влево. От вида этой руки можно было умереть на месте. Однако в ней было освобождение, спасение жизни — ведь дорога влево вела в город. Вскоре машина опять тронулась.

Я плохо помню, что было потом. Мне

кажется, что тут я вновь обрел способность мыслить и это меня окончательно добило. Потом показалась оканнина города, дома, огни, люди. В какой-то момент я собрал все силы и выпрыгнул из автомобиля. На тот раз дверца открылась. В два прыжка оказалась в подворотне ближайшего дома, перевел дыхание и выглянул на улицу — автомобиль исчез и все вокруг выглядело совершенно обыденно. Напротив светился окнами бар «Под Флискем», из которого, как мне было известно, посетителей не выгоняли до утра. Так что со мной произошло? Что это было? Сон? Духи? Галлюцинация?

Когда я, размыкая угол всем происшедшем, закурил сигарету, из-за угла показался мужчина в насквозь промокшей темной спецовке и сапогах. Вид у него был ужасно измученный.

— Извините, — обратился он ко мне, — нет ли у вас сигареты? Мои отсырели, — добажал он, тщето чиркая спичкой...

Я предložил ему свои. Мужчина, взяв сигарету, жадно затаился и, чувствуя, что нужно дать какое-то объяснение, сказал со злобностью: — Машина забарахлила, черт бы ее побрал. Пришлось толкать от самого поселка в Вышкове, и такая она, холера ее возьми, тяжела оказалась, что ноги чуть не отвалились...

Некоторое время мы стояли в подворотне и молча курили, а потом я пригласил его в бар напротив.

— Это по какой причине? — спросил он.

— Да так просто, — ответил я. — Люблю поболтать с шофером...

Перевел с польского
Е. ЧЕРНЯВСКИЙ.



Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ [главный редактор], В. В. БОГАТОВ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, В. И. КАРНЕЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН [зам. главного редактора], М. И. КОЛПАКОВ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, И. Я. СЕЛФИФОНОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Коррентор М. М. Островская.

Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. К 5-52-24, К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 2.XII.60 г.

Бум. 60 x 92 $\frac{1}{2}$, 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 345 000 экз.

Подп. к печ. 2.1.61 г.

Г-74501.

Цена 30 коп.

Зак. 1951.

КАЛЕНДАРЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ 1961 ГОДА

ЛИЧНОЕ ПЕРВЕНСТВО

МИРА

ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ

ГОНКАМ

Разыгрывается на гоночных автомобилях I формулы (с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1500 см³ и максимальной скоростью 430 км/ч). Длина дистанции не менее 500 км. Характер трассы — шоссейное кольцо, либо трей.

12-часовым ФИА утвержден следующий календарь соревнований чемпионата, разыгрываемого в восьми гонках, каждая из которых имеет самостоятельное значение и крупный приз:

- Большой приз Монако — 14 мая в Монако.
- Большой приз Голландии — 22 мая в Зандворте.
- Большой приз Бельгии — 18 июня на Франдорских полях.
- Большой приз Франции — 2 июля в Милерон-Ферране.
- Большой приз Англии — 15 июня в Энтри.
- Большой приз ФРГ — 6 августа на Нюрбургском кольце.
- Большой приз Италии — 10 сентября в Монце.
- Большой приз США — 26 ноября в Риверсайде.

ПЕРВЕНСТВО МИРА

ПО СПОРТИВНЫМ

АВТОМОБИЛЯМ

Разыгрывается на спортивных автомобилях с рабочим объемом цилиндров двигателя не более 3000 см³. Известно под названием «Нубка конструкторов», но практически является «чемпионатом» ФИА, выпускающих спортивные автомобили.

Конгрессом ФИА утвержден следующий календарь соревнований:

- 12-часовые гонки во Флориде (США) — 24 марта.
- Гонки на трассе Тарга — Флорио (Италия) — 20 апреля.
- 1000-километровые гонки на Нюрбургском кольце (ФРГ) — 28 мая.
- 24-часовые гонки в Ле-Мане (Франция) — 10 июня.
- 6-часовые гонки в Пескаре (Италия) — 13 августа.

РОЗЫГРЫШ

«МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНОГО КУБКА»

Проводится на автомобилях «микроконтинентальной» формулы, допускающей дитраж двигателям от 2000 см³ до 3000 см³ без наддува и не оборудующей вездомобиля. Кубок присуждается гонщику и конструктору автомобиля за наилучший суммарный результат в следующих шести соревнованиях:

- Гонки в Шеттертоно (Англия) — 26 марта.
- Гонки в Сильверстоуне (Англия) — 5 мая.
- Гонки на 500 миль в Индианополисе (США) — 30 мая.
- Гонки на трассе в Монце — 29 июля.
- Большой приз Столетия Турина (Италия) — 17 сентября.
- Гонки в Уоткинс-Глене (США) — 5 октября.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

В нынешнем году в календарь международных соревнований, утвержденный ФИА, включены ралли, которые состоятся в Польше, Чехославии и ГДР, причем первое из них является зачетным для розыгрыша первенства Европы, проводимого в следующих тринадцати соревнованиях:

- Ралли Монте-Карло — 21—28 января.
- Иеневское ралли (Швейцария) — 19—23 апреля.
- Ралли Тюльпанов (Голландия) — 1—6 мая.
- Ралли Акрополис (Греция) — 18—21 мая.
- Тысяча миль (Италия) — 27—28 мая.
- Ралли полуночного солнца (Швеция) — 12—17 июня.
- Альпийские ралли (Франция) — 24—28 июня.
- Ралли Польша — 15 августа.
- Ралли 1000 озер (Финляндия) — 18—20 августа.
- Люксембург-Рим-Любек — 6—10 сентября.
- Ралли Германия (ФРГ) — 27—30 сентября.
- Ралли Королевского клуба (Англия) — 13—18 октября.

Возможно также, что зачет первенства Европы будут включены Ралли Обензе (Австрия) и Ралли Чехославии, которые состоятся 22—24 июля в Ралли Варбург (ГДР) состоятся 2—3 сентября.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ

ПО ГОРНЫМ

ГОНКАМ

В связи с возрастающей популярностью горных гонок в календарь розыгрыша первенства Европы нынешнего года включено пять, как в прошлом году, а семь соревнований в пяти разных странах; дважды (18 июня и 30 июля) горные гонки состоятся в ФРГ (Росенфельд и Фрейбург); в Италии (Транто-Бондоне и Понтеджено-Дижини) также намечено провести два соревнования (9 июля и 17 сентября). Кроме того, гонки состоятся 25 июня на горе Венту (Франция), 27 августа в Давосе (Швейцария) и на горе Ганс в Австрии (10 сентября).

ЧЕМПИОНАТ МИРА

ПО МОТОЦИКЛЕТНЫМ

ГОНКАМ

Проводится на гоночных мотоциклах пяти классов — до 125 см³, до 250 см³, до 350 см³, до 500 см³ и до 500 см³ с наддувом. Конгрессом ФИА утвержден следующий календарь соревнований, входящих в зачет розыгрыша чемпионата:

- Большой приз Испании — 23 апреля в Барселоне.
- Большой приз ФРГ — 14 мая в Хокенгемме.
- Большой приз Франции — 21 мая в Клермон-Ферране.
- Турнист Треси (Англия) — 12—16 июня на острове Ман.
- Большой приз Голландии — 24 июня в Ассене.
- Большой приз Бельгии — 2 июля в Спа.
- Большой приз Наций и Италии — 3—5 октября в Милане.
- Большой приз Швеции — 16 сентября в Христиансандаге.
- Большой приз Аргентины — 15 октября в Буэнос-Айресе.

Кроме того, будет разыграно еще семь «Больших» призов стран, в том числе Австрии, Югославии, Чехославии, Венгрии, ГДР, Финляндии и Индонезии. В число международных соревнований по шоссейно-кольцевым гонкам на мотоциклах, входящих в календарь ФИА на 1961 год, включены планируемые ЦИМК СССР соревнования в г. Тарту и г. Таллине.

ЧЕМПИОНАТ

МИРА И ЕВРОПЫ

ПО МОТОКРОССУ

Разыгрывается на мотоциклах до 500 см³ в следующих одиннадцати утвержденных ФИА соревнованиях с зачетом по шести лучшим результатам:

- Большой приз Швейцарии — 9 апреля в Астрине.
- Франция — 30 апреля.
- Австрия — 28 мая.
- Чехославия — 4 июня.
- Италия — 11 июня.
- Англия — 2 июля.
- Голландия — 30 июля.
- Бельгия — 6 августа.
- Люксембург — 13 августа.
- Швеция — 20 августа.
- ФРГ — 3 сентября.

Чемпионат Европы разыгрывается на мотоциклах дождевой категории (до 250 см³) в следующих тринадцати соревнованиях, с зачетом по 7 лучшим результатам:

- Большой приз Бельгии — 23 апреля в Франции — 7 мая.
- Голландия — 11 мая.
- Чехославия — 21 мая.
- Польша — 28 мая.
- Люксембург — 4 июня.
- Финляндия — 18 июня.
- Италия — 25 июня.
- ФРГ — 2 июля.
- Англия — 16 июля.
- Швейцария — 13 августа.
- Швеция — 3 сентября.
- ГДР — 10 сентября.

Кроме того, наряду с ФИА предусматривает еще ряд международных соревнований по мотоциклетному кроссу, в том числе запланированных в Гегге и в Ленинграде, розыгрыш «Двунашого кубка» в Австрии, кроссы в Венгрии, в Алиноре, а также в ряде стран Западной Европы. В августе в Голландии состоится мотогонка Наций, который будет разыгран на мотоциклах дождевой категории. Ставится вопрос о существовании соревнования на командное первенство мира по мотокроссу.

ЧЕМПИОНАТ МИРА

ПО ГАРЕВЫМ

ГОНКАМ

Финальные соревнования на личное первенство и командное первенство будут представлять континентальные полуфиналы и финалы, в том числе европейский, 7 участников которого могут выйти на гонку на трассе в Мальме. Советским гонщикам предоставлено право бороться за это, начиная с четвертьфинала в Праге. Финал розыгрыша командного первенства мира намечено провести 3 сентября в Польше. Право на выход в финал команды (4 основных гонщика и 1 запасной) будет оставаться в полуфинальных группах по 4 команды.

Среди международных соревнований по гонкам на трассе 1961 года календарь ФИА предусматривает планируемые ЦИМК соревнования в Ровно, Любове, Майнопе, Уфе и Ленинграде.

Очередные международные шестидневные соревнования состоятся в этом году в Англии с 18 по 25 сентября.

Ралли ФИА будут проведены 14—16 июля на Майорке, в Испании.

Календарем ФИА предусмотрены международные соревнования по мотоциклетным гонкам на льду в Свердловске, Уфе и Москве.



Я н в а р ь 1 9 6 1

За рулём

На снимке: чемпион СССР по многодневным гонкам мастер спорта Николай Соколов со своей семьей на лыжной прогулке.

Фото А. Золотарева