



И ю л ь 1 9 6 1

№ 7

За рулём

Июль 1961. Год издания 19-й



В этом номере:

- ТЕБЕ, ЛЮБИМАЯ ПАРТИЯ!
- 500 МИЛЛИАРДОВ СВЕЧЕЙ
- ТРУДОВЫЕ ПОДАРКИ СТРОИТЕЛЕЙ «ВЯТКИ»
- ДОСААФОВЦЫ ОДНОГО КОЛХОЗА
- ОБСУЖДАЕМ ПРОБЛЕМЫ КРОССА
- ИСКУССТВО ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
- ОПЫТ ЛУЧШИХ — ВСЕМ АМК
- МАЗ-1500, СКОРОСТЬ 165 км/час
- ПРАКТИКА — ОСНОВА ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ
- ТУРИСТЫ ДЕЛЯТСЯ ОПЫТОМ
- ТЕМ, КТО ПУТЕШЕСТВУЕТ НА «ТУЛЕ»
- СЛОВО К ВОДИТЕЛЯМ И ПЕШЕХОДАМ
- ТАКТИКА СКУТЕРИСТА
- СПОРТ И ТЕХНИКА ЗА РУБЕЖОМ
- АВТОМОДЕЛИСТЫ УЗБЕКИСТАНА



Нахичеванский автомотоклуб ДОСААФ по праву считается одним из лучших в Азербайджане (см. стр. 1—2).  
На снимке: в учебном классе Нахичеванского АМК.

Фото Н. Керимова.



В Москве, на государственном ипподроме состоялся финиш крупного международного соревнования — ралли «За мир и дружбу».  
На снимке: старт заключительной кольцевой гонки в классе автомобилей до 1600 см<sup>3</sup>.

Фото Ю. Клемянова.

В Тарту и Таллине состоялся розыгрыш первенства СССР по шоссейно-кольцевой гонке на мотоциклах.  
На снимке: острый момент борьбы на Таллинской трассе.

Фото И. Трапило.



# СЪЕЗДУ ЛЮБИМОЙ ПАРТИИ— ДОСТОЙНУЮ ВСТРЕЧУ

Г. ШАТУНОВ,  
член Президиума ЦК ДОСААФ СССР

Могучим трудовым и политическим подвигом встречают трудящиеся нашей Родины выдающееся событие — XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. Каждый день приносит замечательные вести о трудовых победах коллективов заводов и строек, колхозов и совхозов.

К предстоящему XXII съезду КПСС наша страна приходит с достижениями всемирно-исторического значения. Осуществляя ленинский план построения социализма, советский народ под руководством Коммунистической партии превратил свое государство в крупнейшую индустриальную державу. С 1913 по 1959 годы объем промышленного производства СССР увеличился более чем в 40 раз. За это же время на 78,1 млн. гектаров возросли посевные площади.

За последние годы во много раз повысилась насыщенность народного хозяйства передовой техникой.

Под руководством Коммунистической партии, ее ленинского Центрального Комитета во главе с великим ленинцем Никитой Сергеевичем Хрущевым советские люди — строители коммунизма одержали огромные победы в широком наступлении на космос. Триумфом советской науки и техники явился первый космический полет человека. Этот полет был подготовлен титаническим трудом нашего народа и совершен на родине ленинизма.

Готовясь к XXII съезду партии, трудящиеся как подлинное хозяйство своей страны выявляют резервы производства, намечают новые, более высокие рубежи в борьбе за досрочное выполнение заданий семилетки. Подготовка к съезду в небывалых масштабах расширяет творческие силы народа. Она охватила не только коллективы отдельных предприятий, но и целые экономические районы, отрасли производства. Развернулась упорная борьба и за высокие урожаи третьего года семилетки.

Во всенародную подготовку к съезду включились массовые общественные ор-

ганизации страны — профсоюзы, комсомол, научно-технические общества, ДОСААФ, спортивные коллективы. Это вполне закономерное явление, характерное для нашего общественного строя.

Как известно, после XX съезда КПСС роль общественных организаций в жизни нашей страны значительно возросла. С их помощью все более широкие массы трудящихся вовлекаются в активную общественную деятельность, привлекаются в добровольном порядке к решению многих задач государственного значения. Этот процесс свидетельствует о дальнейшем развитии социалистической демократии, об укреплении социалистического государства. Он крайне благоприятно сказывается и на работе нашего патристического Общества.

Благодаря последнему взаимному, руководству и помощи со стороны партийных организаций, укреплению деловых связей с комсомолом, профсоюзам и другими общественными организациями наше патристическое Общество значительно расширило свою деятельность. При этом особенно важно подчеркнуть, что эта деятельность стала теснее увязываться с интересами народного хозяйства, укреплением обороноспособности страны, с воспитанием членов Общества в коммунистическом духе.

Ряды Общества непрерывно расширяются, в активную практическую работу вовлекаются новые и новые активисты, стремящиеся внести свой вклад в дело содействия обороне страны. Все более и более широкое развитие получает в ДОСААФ творческая общественная инициатива и самодеятельность. Многие коллективы, учебные организации и спортивные клубы Общества активно участвуют в борьбе за успешное выполнение задач, вытекающих для ДОСААФ из решений январского Пленума ЦК КПСС [1961 года], включились в соревнование за достойную встречу XXII съезда партии.

Общепризнано, что ныне, как никогда раньше, экономическое и оборонное могущество страны во все возрастающей степени зависит от культурно-технического уровня населения. В этой связи для ДОСААФ вопросом является самая широкая пропаганда технических знаний среди трудящихся и прежде всего среди молодежи, подготовка к общественному порядку, без отрыва от производства и затраты государственных средств, кадров массовых технических специалистов.

Следует отметить, что в этом направлении за истекшие пять лет сделаны ощутимые шаги. Так, например, по сравнению с 1956 годом количество обученных в ДОСААФ трактористов возросло более чем в 7 раз, шоферов, мотористов, радистов и других специалистов — в 4,5 раза.

Характерная особенность последних лет состоит прежде всего в том, что обучение трудящихся этим техническим специальностям получает все большее развитие не только в штатных клубах, но и в первичных организациях и самодеятельных клубах оборонного Общества, на хозрасчетных курсах и в школах.

Широкое внедрение мотора во все отрасли народного хозяйства, в быт трудящихся, непрерывно возрастающая потребность промышленности предприятий, строек, колхозов и совхозов в технических кадрах вызвали у сотен тысяч советских граждан стремление изучить автомобиль, трактор, мотоцикл. Достаточно сказать, что из 150 имеющихся в ДОСААФ самодеятельных клубов около 40 проц. составляют автомотклубы. Кроме того, комитетами Общества создано 150 хозрасчетных школ и курсов.

Можно привести много примеров умелой и успешной подготовки технических кадров в первичных организациях ДОСААФ. Так, например, на Сталинградском тракторном заводе за последние два года подготовлено на общественных началах более 500 шоферов, 210

трактористов, 470 молодых рабочих овладели искусством вождения мотоцикла. Все работу комитет ДОСААФ проводит в тесном контакте с заводской комсомольской организацией. В марте 1961 года общезаводской комсомольской активы в целях оказания помощи труженникам сельского хозяйства Сталинградской области в осуществлении задач поставленных январским Пленумом ЦК КПСС, решил обучить 500 лучших молодых производственников на заводских курсах механизаторов сельского хозяйства. Это обязательство успешно выполняется.

Энергично ведут подготовку технических кадров и досоафцы дальневосточного колхоза «Примурье» Амурской области. Здесь подготовлено в общественном порядке на местной базе 120 шоферов и 160 трактористов. Сейчас уже 90 проц. механизаторов колхоза являются выпускниками досоафских курсов.

Подобных примеров немало и в организациях ДОСААФ Украины, Белоруссии, Казахстана, Краснодарского края, Ростовской и Саратовской областей.

Однако положительные результаты в нашей работе по пропаганде технических знаний и обучению трудящихся техническим специальностям не должны нас успокаивать. Активистам Общества необходимо помнить слова Владимира Ильича Ленина о том, что мы не должны довольствоваться тем умением, которое выработал в нас прежний опыт, а идти непременно дальше, добиваться и в будущем и больше в это, переходить непрерывно от более легких задач к более трудным. Без этого никакой прогресс вообще невозможен.

Сейчас, когда наше Общество готовится достойно встретить XXII съезд КПСС, необходимо прежде всего всемерно активизировать помощь со стороны коллективов, комитетов и клубов ДОСААФ партийным организациям, советским и сельскохозяйственным органам в выполнении решений январского

Пленума ЦК КПСС. Следует так поставить дело, чтобы молодежь совхозов и колхозов, студенты, учащиеся старших классов, молодые рабочие и служащие предприятий и учреждений, особенно в цеховых районах, овладели профессиональной сельского механизатора. Тогда в нужный момент они смогут сесть за руль трактора и автомобиля, за штурвал комбайна и внести свой трудовой вклад в дело уборки урожая. В этой связи всестороннее одобрение и распространения заслуживает инициатива организации ДОСААФ Ташкентского завода «Ташсельмаш», которая решила подготовить в помощь шедшим колхозам механиков-водителей для хлопкоуборочных машин из числа заводской молодежи.

Организуя подготовку технических специалистов для сельского хозяйства, надо внимательно продумать вопрос и о совмещении специальностей. В самом деле, если, скажем, молодой рабочий овладел специальностью шофера или тракториста, то немного потребуется времени, чтобы он приобрел и навыки комбайнера. А производственный эффект от такого совмещения профессиональный вред ни нуждается в пояснении.

Именно по этому, правильному пути решили идти многие организации ДОСААФ Целинного края, взявшие обязательство подготовить уже в этом году большое количество специалистов-механизаторов.

Принимая на себя повышенные обязательства в честь XXII съезда КПСС, развертывая подготовку технических специалистов для промышленности, строки и сельского хозяйства, первичные организации, комитеты, автомотоклубы и автошколы ДОСААФ должны постоянно помнить о качестве подготовки, о привитии обучаемым необходимых практических навыков.

Грош цена будет обязательству, если многие из обучаемых, как это еще нередко бывает, не смогут сдать установленных экзаменов, не получат практических навыков в вождении автомобиля, трактора, комбайна. Мы боремся

сейчас, идя навстречу XXII съезду партии, не только за размах технического обучения, но и за его высокое качество.

Надо рассматривать эти два понятия — размах и качество — в неразрывном единстве, ибо только при таком условии ДОСААФ по-настоящему внесет свой вклад в дело выполнения семилетнего плана, в дело дальнейшего подъема сельского хозяйства.

Отсюда вытекают и первоочередное требование к комитетам ДОСААФ: решительно улучшить дело руководства практическими специалистами и прежде всего шоферов, трактористов, мотористов, водителей самоходных сельскохозяйственных машин. Самого пристального внимания требует совершенствование практических навыков курсантов, постановка производственного обучения.

Важным средством пропаганды, совершенствования практических навыков подготовленных специалистов является развитие автомотобильного и мотоциклетного спорта. Нет слов, и в этом мы сделали шаг вперед. В 1960 году, например, в организациях и клубах ДОСААФ, в городах, районах и областях было проведено в 4,5 раза больше автомотосоревнований, чем в 1959 году.

Количество спортсменов-разрядников по автомотоспорту значительно возросло. В прошлом году их было подготовлено в шесть раз больше, нежели в 1957 году. В этом надо видеть прямое влияние проходившей в 1960—1961 году Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Сейчас перед нами стоит задача закрепить размах автомотоспорта, достигнутый при проведении спартакиады, постоянно работать над повышением спортивно-технической квалификации спортсменов и на этой основе добиваться высоких результатов на важнейших международных соревнованиях по автомобильному и мотоциклетному спорту.

Немного более года назад, в мае 1960 года, ДОСААФ взяло на себя обязательство — в течение двух лет подготовить для народного хозяйства страны не менее двух миллионов квалифицированных технических специалистов. Эта инициатива Общества нашла поддержку и одобрение в Бюро ЦК КПСС по РСФСР, в ЦК коллферти союзных республик.

Итоги 1960 года и оперативные данные за этот год говорят, что в целом обязательства, принятые Обществом, выполняются успешно. Однако наряду с организациями ДОСААФ, которые активно ведут подготовку технических кадров, есть у нас и такие, которые еще толпятся на месте. Это, в частности, относится к комитетам ДОСААФ Киргизской и Эстонской ССР, Брянскому, Белгородскому, Рязанскому и некоторым другим обкомам.

Дело чести всех работников ДОСААФ, чьи практический вклад в борьбу за достойную встречу XXII съезда КПСС будут заключаться в том, чтобы полностью и своевременно выполнить принятые обязательства по подготовке кадров массовых технических специальностей. Именно на это и должна быть направлена сейчас деятельность наших автомотоклубов, автошкол, многочисленного актива.

Тысячи гектаров занимают поля хлопчатника в Узбекской ССР. Большие обязательства взяли хлопководы республикан и XXII съезду КПСС.

Выпускники досоафских курсов механиков-водителей хлопкоуборочных машин завода «Ташсельмаш» примут участие в уборке колхоза урожая 1961 года.

И в с и м к е: практические занятия курсантов по изучению хлопкоуборочных машин.



# ОБЩИМИ УСИЛИЯМИ

## ДОСААФ ПОМОГАЕТ КОЛХОЗУ

Наш колхоз имени Кирова Тюркунского района Ферганской области — одно из старейших коллективных хозяйств республики. История развития колхоза, судьбы его людей, путь, по которому они идут к изобилию, — типичны для социалистического Узбекистана.

Несколько километров простиралось земли колхоза. Только под хлопком отведено более 1300 га. В этом году члены артели взяли предсезонное обязательство: собрать пять тысяч тонн «белого золота». Но занимаемся мы не только хлопководством. Есть у нас и животноводческие фермы, водоемы, в которых разводятся ценные сорта рыб, фруктовые сады, развито шелководство.

В 1960 году от всех отраслей хозяйства колхоз получил 18 млн. руб. прибыли. Это результат широкого применения сельскохозяйственных машин и в первую очередь внедрения комплексной механизации возделывания хлопчатника. Отрадно отметить, что все работы, связанные с использованием автомобилей, тракторов, хлопкоборочных машин, выполняются колхозниками без посторонней помощи.

А ведь еще несколько лет назад мы вручную обрабатывали гектар за гектаром, вручную собирали серебристые золотки.

Много радости колхозникам принесли пришедшие на поля новые хлопкоборочные агрегаты, различные машины, облегчающие наш труд. Но сразу же возникли и первые трудности. Управлять этой сложной техникой почти никто в нашей артели не умел. Поэтому мы завезли от механизаторов, которые к нам приезжали. А среди них встречались разные люди. Одни переживали за судьбу урожая наравне с членами артели, другие — работали с прохладцей.

На помощь пришли досафвцы. Они узнали, что при райкоме патристического Общества организованы курсы шоферов и трактористов. На учебу мы направили наших лучших колхозников. Одними из первых получили удостоверение шофера III класса т. Махмодов,

Хасанов, Тимеров, Рустамов. Успешно окончили курсы трактористов молодые колхозники т. Убайев, Абдурахманов, Муйитдинов и другие.

За два года более ста членов артели изучили при райкоме ДОСААФ устройство трактора и автомобиля. Однако желающих приобрести технические специальности было в несколько раз больше. Естественно, районные курсы не могли обслуживать только наш колхоз. И опять первичная организация оборонного Общества, насчитывающая в своих рядах около двух тысяч человек, проявила инициативу — предложила открыть свою, досафовскую школу механизаторов.

Хорошее начинание поддержали партийная организация, правление колхоза. Для школы были выделены просторное здание, автомобиль, отпущены денежные средства. Возглавил ее работу начальник гаража, демобилизованный офицер т. Лаврентьевичев.

Большую помощь в организации учебы нам оказал председатель районного комитета ДОСААФ т. Мустафин. Он помог приобрести наглядные пособия, литературу, посоветовал, как лучше оборудовать учебные классы. А самое главное — порекомендовал опытного преподавателя т. Юмангулова, много лет читающего курс «Устройство автомобиля».

Наша школа — учебное заведение широкого профиля. Здесь обучаются будущие шоферы, трактористы, мотоциклисты, мотористы. Это стало возможным благодаря участию в инструкторско-преподавательской работе активистов ДОСААФ — главного инженера

На верхнем снимке: бригадир К. Ханимов (справа) беседует с выпускником досафовских курсов, трактористом И. Иминидиновым.

На нижнем снимке (слева направо): В. Лаврентьевичев, начальник школы механизаторов ДОСААФ, С. Вагитов, председатель первичной организации оборонного Общества, З. Сахнон, главный бухгалтер колхоза, член комитета ДОСААФ и председатель РК ДОСААФ И. Мухтафин обсуждают ход выполнения социалистических обязательств, взятых в честь XXII съезда партии.

т. Касымова, главного механика т. Турдалиева, механика т. Имомова, шофера т. Юлдашева.

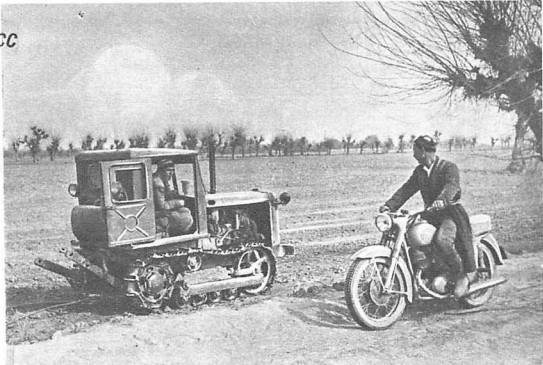
Сейчас в колхозе уже более пятисот человек умеют управлять автомобилем, трактором, мотоциклом. За успешную организацию подготовки технических кадров областной комитет Общества наградил председателя первичной организации ДОСААФ т. Вагитова почетной грамотой, а правление колхоза вручило ему именные часы.

В ответ на решения январского Пленума ЦК КПСС мы поставили перед собой цель добиться, чтобы каждый молодой трудоспособный колхозник овладел одной из технических специальностей.

Больше планы у наших досафвцев и по развитию спортивно-массовой работы, особенно технических видов спорта. К открытию XXII съезда КПСС они обязались организовать самостоятельный автомотоклуб и провести несколько автомобильных и мотоциклетных соревнований. Для создания клуба имеются все возможности: в личном пользовании у членов нашей артели находится более двухсот пятидесяти мотоциклов, двадцать легковых автомобилей.

Большая и полезная работа, которую ведет наша первичная организация ДОСААФ по подготовке и воспитанию механизаторских кадров, оказывает колхозу значительную помощь в выполнении высоких социалистических обязательств, взятых в честь XXII съезда КПСС.

**Г. БАТЫРОВ,**  
председатель колхоза, депутат Верховного Совета Узбекской ССР, Герой Социалистического Труда.



# Фары, зажженные в Киржаче

На всех советских автомобилях, тракторах, тягачах и шагающих экскаваторах установлены фары, которые выпускает киржачский завод «Красный Октябрь».

Это предприятие ведет свою историю с середины прошлого века. Но специализированным по производству осветительной арматуры оно стало сравнительно недавно — 30 лет назад.

На заре отечественной автотракторной промышленности, когда в нашей стране строились первые автозаводы, началось освоение производства осветительной арматуры для автомобилей и тракторов. С пробным заданием, которое дали ряду предприятий, успешнее всего справился коллектив меднолитейного завода в г. Киржаче. Ему и поручили выпуск новой продукции. Тому, что на киржачском заводе остановили свой выбор, способствовало и географическое расположение города. Оно находится в центре треугольника, образуемого Москвой, Горьким и Ярославлем. Отсюда очень удобно доставлять изделия автозаводам-потребителям.

## ЗА 30 ЛЕТ — 500 МИЛЛИАРДОВ СВЕЧЕЙ

В июне 1931 года завод начал выпуск новой продукции. Пожалуй, только в заводском музее можно увидеть сейчас фары тех лет: огромные хромированные, которые устанавливались на легковые автомобили М-1, и маленькие, с плоским нерифленым стеклом, предназначенные для мотоциклов.

Во время Великой Отечественной войны продукция завода применялась на танках и бронетранспортерах. Фары, сделанные руками киржачских рабочих, освещали советским воинам победный путь до Берлина.

Потребность народного хозяйства в автотракторной технике постоянно растет, создаются новые конструкции автомобилей, тракторов. Поэтому уже в 1946 году был построен новый корпус, в котором расположились прессово-механический цех. Пополнились на заводе парк станочного оборудования, внедряются прогрессивные технологические процессы. Все это дает свои плоды. За последние 10 лет, например, производство важнейших изделий увеличилось в 4,5 раза, а себестоимость их снизилась в 2 раза. В настоящее время продукция завода включает 45 типов автомобильных и 18 типов мотоциклетных фар, 33 наименования подфарников, 30 типов фонарей, плафонов и т. п.

Всего за 30 лет заводом «Красный Октябрь» выпущено 32 500 000 фар.

Если зажечь их одновременно, то световая мощность составила бы почти 500 миллиардов свечей. Лучи этого солнца, зажженного в Киржаче, ярко светят на дорогах Советского Союза и многих зарубежных стран, импортирующих советские автомобили, трактора, мотоциклы.

## НОВАЯ АППАРАТУРА, ЛУЧШАЯ СВЕТОТЕХНИКА

Идти по пути технического прогресса, своевременно поставлять автомобилям, тракторам, мотоциклетным заводам осветительную аппаратуру, совершенствовать выпускаемые изделия — вот в чем видит свои задачи коллектив «Красного Октября».

В короткий срок здесь освоено производство фар, задних фонарей, плафонов для автомобилей «Чайка», ЗИЛ-11, а также для новых грузовых автомобилей, тракторов, мотоциклов.

С первого квартала 1961 года выпускаются фары для тяжелых мотоциклов с оригинальным козырьком. Оптический элемент их снабжен стеклом-рассеивателем нового типа, а применение лампочек с экранированной нитью ближнего света облегчает езду и в вечернее и ночное время, делает более безопасным движение при разездах со встречными транспортными средствами.

Новый оптический элемент с лампочкой увеличенной мощности и снабженной экраном изготавливается для «Волги».

Впервые в нашей стране налажено производство противотуманных фар для автомобилей ЗИЛ-111 и «Чайка».

Коллектив завода участвовал в создании осветительной арматуры для микролитражики «Запорожец».

В настоящее время осваивается выпуск средств освещения для автомобиля «Москвич» модели 1963 года.

Создается оригинальная, до сих пор не применявшаяся в отечественном автомобилестроении четырехфарная система. Ее предполагается устанавливать на легковых автомобилях и автобусах новых моделей.

Заводские рационализаторы предлагают изготавливать для грузовых автомобилей задние фонари с новыми пластмассовыми рассеивателями (вместо стеклянных) и амторированными в них катодными. Это позволит устанавливать на грузовики не три, а всего два фонаря и даст до 350 тыс. руб. годовой экономии.

Неуклонно улучшаются светотехнические данные продукции завода «Красный Октябрь». Если первые фары, выпускавшиеся заводом, имели светоотда-

чу 5 тыс. свечей, то у современных фар световая мощность доходит до 24 тыс. свечей, а иногда бывает и выше. Для дальнейшего улучшения светотехнических данных предусматривается покрывать поверхность отражателя кварцевой пленкой.

## ТРУДОВЫЕ ПОДАРИКИ К СЪЕЗДУ ПАРТИИ

Какими достижениями готовится отметить коллектив завода XXII съезд КПСС? В предсъездовских обязательствах коллектива много пунктов. В основе их — дальнейший рост производительности труда. Так, например, к открытию съезда решено дать сверхплановой продукции на 160 тыс. руб.

На заводе ширится социалистическое соревнование. Недавно коллектив рабочих и инженерно-технических работников включился в борьбу за звание завода коммунистического труда. 36 рабочих завода уже присвоено звание ударников коммунистического труда. Учатся работать и жить по-коммунистически 14 бригад. Первенствует в этом движении бригада А. Брусничина. Это исключительно сплоченный коллектив, которому большую помощь оказала бригада В. Котова с Московского завода малолитражных автомобилей. Брусничина и его товарищи соревнуются с бригадой Котова уже второй год. Киржачевцы ездили в Москву, чтобы перенять передовой опыт. И сейчас эта комсомольско-молодежная бригада стала лучшей не только на заводе, но и в районе.

Успешно соревнуются за право называться коммунистической также бригада З. Николаева из топливно-транспортного цеха. Члены ее добились сокращения простоев вагонов под погрузкой и выгрузкой в 12 раз.

На заводе развито движение за звание лучшего участка. Сейчас лучшим является участок мастера Б. Мельникова.

## ПО ПУТИ МЕХАНИЗАЦИИ И АВТОМАТИЗАЦИИ

Одной из первоочередных своих задач коллектив считает комплексную механизацию и автоматизацию производственных процессов. Уже в первые месяцы 1961 года здесь появились новые высокопроизводительные прессы, несколько автоматов для завертки винтов, для закатки корпусов фар и пр. В 1961—1962 годах предполагается перевести изготовление изделий на поток, построить цеховые и межцеховые конвейеры, завершить автоматизацию ручного труда.

Каждый рабочий, инженер, техник считает делом своей чести выпуск продукции высокого качества. Передовики производства сами берут на себя функции технического контроля. В инструментальном цехе, например, на самоконтроль перешла бригада мастера И. Ефимова.

Поборниками технического прогресса являются заводские рационализаторы и изобретатели. Только в первом квартале они внесли 328 предложений, из которых внедрено в производство 126, с условно-годовой экономией 45 тыс. руб. Осуществление технической идеи инженера Д. Должинкова, например, позволило сбереж более 80 т стали.

Казалось бы, мало что может дать применение труда несколько меньшего диаметра. Но в результате такой рационализации, предложенной А. Бажиным, завод получит более 10 тыс. руб. экономии в год.

Особенно активны рационализаторы и изобретатели прессово-механического цеха. В результате внедрения их предложений получена экономия материалов, электроэнергии и заработной платы на сумму 26,7 тыс. руб. Много дало применение модернизированных прессов с автоматической подачи полосы в штампы: повысилась производительность, облегчился труд прессовщика, а самое главное, он стал абсолютно безопасным. На трех прессах установлены виброуниеры для автоматической подачи деталей. Благодаря этому один рабочий обслуживает теперь 3 станка. Коллектив рационализаторов разработал конструкцию следящей системы, которая сама контролирует правильное положение детали в многопозиционном прессе. Если деталь заняла неправильное положение, пресс автоматически выключается.

#### УНИВЕРСИТЕТ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

Труженники завода отлично понимают, что овладеть современной техникой можно, лишь неустанно повышая уровень знаний. Различные формы учебы здесь освоено 60% работающих. На заводе открыт университет технического прогресса. Недавно лекцию о внедрении новых пластмасс прочитал здесь главный инженер П. Сулонов. Примечательна его трудовая биография. Он работает на заводе 30 лет, за это время прошел путь от рядового техника до технического руководителя производства.

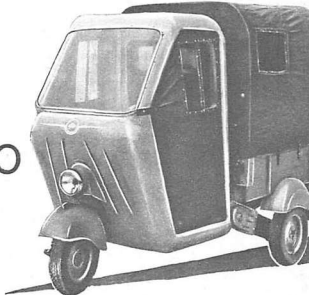
Активно работает и местная первичная организация ДОСААФ. На заводе постоянно функционируют курсы шоферов. Семинар по новым видам движения прослушало около 200 водителей. На курсах мотоциклистов занимаются сейчас 80 человек. Около 300 работников завода имеют собственные мотоциклы и мотороллеры. Многие из них участвовали в соревнованиях мотоциклистов.

Приближается день открытия XXII съезда КПСС. Работники завода «Красный Октябрь» встретят его новыми достижениями. Поручкой тому — движение за коммунистический труд, ставшее главным содержанием производственной жизни коллектива.

В. ГОРЮВ,  
наш спец. корр.

Киржас.

## ШИРИТСЯ СЕМЕЙСТВО „ВЯТКИ“



Если бы не новые, сверхающие яркой краской мотороллеры с эмблемой «Вятка», приготовленные к отправке, территорию завода можно принять за строительную площадку. Здесь воздвигаются новые корпуса и расширяются существующие, прокладываются внутризаводские конвейеро-транспортёры, сооружаются склады готовой продукции. Многие из этих работ строители «Вятки» обзались закончить ко дню открытия XXII съезда партии.

...Отдел главного конструктора завода. Сейчас здесь рождается «Вятка-175». Эта модель будет оборудована двухтактным одноклапанным двигателем рабочим объемом 175 см<sup>3</sup> с принудительным воздушным охлаждением. Двигатель еще не испытан, поэтому трудно сказать о его мощности. Однако конструкторы предполагают, что она будет не менее 7—7,5 л. с., и мотороллер сможет развить скорость до 80 км/час. У нового двигателя есть существенная особенность — поршень, цилиндр, кривошипно-шатунный механизм и детали коробки передач унифицированы с деталями «Ковровца». Такая унификация принята для удобства ремонта, обслуживания и снабжения потребителей запасными частями.

По внешнему виду новый мотороллер также отличается от своего предшественника. Двигатель его расположен под сиденьем. Цель передачи помещена в герметичный алюминиевый кожух. Рама — штампованная, с трубчатыми элементами. Бензобак новой «Вятки» рассчитан на 10 л. С таким количеством бензина можно проехать 300 км.

«Вятка-175» будет легкой, удобной машиной. Ее опытный образец конструкторы предполагают изготовить ко дню открытия съезда.

Одновременно ведутся работы над созданием мотороллеров, которые предназначены для перевозки как грузов, так и пассажиров. Сейчас опытный

образец с двигателем «Вятки-150» проходит дорожные испытания. Мотороллер сможет перевозить четыре человека или 250 кг груза. Скорость мотороллера — до 40 км/час. Грузо-пассажирский вариант будет создан и на базе «Вятки-175». Эта модель будет иметь двухместную цельнометаллическую кабину и грузоподъемность до 350 кг. Это потребовало усиления рамы, изменения конструкции вилки и других переделок. Опытный образец грузо-пассажирского мотороллера будет сделан также к XXII съезду. К этой замечательной дате строители «Вятки» готовят еще один трудовой подвиг — новый боковой прицеп БП-62 к мотоциклу «ИЖ-Юпитер». Прицеп более комфортабелен и более устойчив по сравнению с ранее выпускавшимися моделями. Для защиты пассажиров от ветра и удобства посадки предусмотрен откидывающийся ветровой щиток из ортегстала. Колеса мотоцикла «ИЖ-Юпитер» и прицепа взаимозаменяемы. БП-62 имеет красивую обтекаемую форму. Его кузов окрашен в два цвета.

Стремление сделать новые конструкции более экономичными, надежными и комфортабельными — вот что прежде всего отличает строителей «Вятки». И, скорее всего, именно по этой причине на заводе так быстро откликнулись на замечательной почве, рожденный нашим временем. Речь идет об общественном конструкторском бюро. По инициативе комсомольцев на заводе создано несколько таких бюро при отделах и цехах. Здесь в свободное от работы время инженеры, техники и рабочие создают проекты новых моделей, разрабатывают более прогрессивную технологию.

Немало предстоит сделать технологам завода, чтобы своевременно воплотить в жизнь замыслы конструкторов. Необходимо в самые короткие сроки разработать технологические процессы и спроектировать оснастку для массового

изготовления деталей бокового прицепа «ИЖ-Юпитер». Кроме того, отдел главного технолога взял обязательство к съезду — изготовить и внедрить 18 приборов для механизированного контроля. Сейчас несколько таких приборов установлено в цехе механической обработки. С их помощью проверяются допустимые пределы биения колесчатого вала и его размеры, параллельность шатуна и дисков, диаметры первичных валиков.

С каждым днем в нашу жизнь все больше и больше входят синтетические материалы. Можно ли применить их в производстве мотороллеров? Эту проблему решают сейчас и конструкторы, и технологи завода.

Работники ИЖ проектируют боковой прицеп к ИЖ-59 из пластмассы. Его опытный образец они предлагают изготовить к началу работы съезда партии. Технологи завода прокладывают дорогу капрану: в первую очередь из него будут сделаны корпуса салюнок, шестерни, подшипники торсона грузового мотороллера, поршни амортизаторов, втулки и другие детали, изготовляемые сейчас из стали, бронзы и сплавов. Новый материал повысит их износостойкость, снизит себестоимость, облегчит машину.

«Десятидневную программу — июнь-открытие XXII съезда ЦК КПСС» Большой транспорт с этим призывом вывесит на одном из главных корпусов. Его видно далеко за пределами заводской территории. Работники производственных цехов прилагают все усилия, чтобы с честью выполнить это обязательство.

Много потрудились работники литейного цеха, чтобы повысить производительность на своем участке, улучшить качество литья, сократить ручные операции. Сборки силки они смонтировали новую индукционную печь. Теперь на очереди — усовершенствование кокильной машины для отливки корпуса задней подвески грузового мотороллера. Новый кокиль предусматривает механизацию всех операций, связанных с отливкой этой детали.

В дальнейшем литейное производство, являющееся основой заготовительной базы, значительно расширится, для плавки металла будут применены электрические печи.

В сборочном цехе, на участке окраски мотороллера ВП-150, ручные операции заменяются механизированным процессом: детали будут окрашиваться в электростатическом поле с помощью распылителя.

Конвейер протяженностью около 700 м заменит стеновой транспортер на сборке грузовой «Вятки». Совсем недавно на этом участке вступила в строй установка для механизированной окраски деталей грузовой модели.

Здесь рассказано только о некоторых цехах. Но и на других участках производства идет не менее горячая и плодотворная подготовка к съезду.

Благодаря творческим усилиям всего коллектива с каждым годом с конвейера завода сходит все больше «Вятки». К концу семилетки их выпуск увеличится еще в полтора раза.

С. ГЛАДЫШЕВА,  
наш корр.

# НАШИ СПОРТСМЕНЫ

## Русский гонцик —

Международные шоссейно-кольцевые гонки в Финляндии собрали в этом году много участников. Советским спортсменам — заслуженным мастерам спорта Н. Севостьянову и В. Пылаеву, впервые выступавшим в этих соревнованиях, пришлось стартовать в трудных условиях.

Трасса Элентаранов в Хельсинки (рис. 1) представляет собой хорошо асфальтированное замкнутое кольцо протяженностью 2000 м. Оно расположено в парке, в центре города. Однако наличие на трассе значительных подъемов и спусков, зигзагов, сложных крутых поворотов и коротких прямых требовало от гонщиков незурядного мастерства. По усложнению маршрута каждый участник должен был пройти дистанцию в 50 км (25 кругов).

Не менее сложной оказалась трасса Руйсалон в Турку (рис. 2). Протяженность ее 2800 м, длина дистанции 56 км (20 кругов). Половина трассы асфальтирована, а остальная часть — гравийная, покрытая слоем песка. На крутых поворотах это создавало для участников особенно большие трудности.

В первом соревновании в классе до 350 см<sup>3</sup> приняли старт 24 гонщика от 9 стран — Австралии, Австрии, Англии, Голландии, Новой Зеландии, СССР, Финляндии, Южной Родезии и Швеции. В Турку участников было несколько меньше — 17 (гонщики Австрии, Голландии и Южной Родезии в соревнованиях не участвовали).

Многие зарубежные спортсмены, приехавшие в Финляндию, являются мастерами международного класса по шоссейно-кольцевым гонкам. Наши же спортсмены до самого последнего времени занимались несколькими видами мотоспорта (многочдневка, кросс, кольцевые гонки). Однако на международных соревнованиях в Финляндии они добились высоких результатов. Николай Севостьянов в упорной борьбе с зарубежными мастерами занял третье место в Хельсинки. Пылаев здесь постигла неудача: он завел мотоцикл, когда все участники заканчивали второй круг. Все же он сумел обогнать многих из них и занял 14-е место (при 24 стартовавших).

В Турку наши спортсмены продемонстрировали более высокое мастерство и заняли два первых места, значительно опередив остальных участников. При этом победитель Н. Севостьянов установил новый рекорд трассы — 36 мин. 21,8 сек., улучшив прежний рекорд англичанина Фербраха на 34,2 сек.

О сложности соревнований говорит тот факт, что из двадцати четырех участников в Хельсинки десять оставило трассу, а в Турку из семнадцати гонщиков только десять полностью закончили дистанцию.

Результаты, достигнутые нашими кольцевиками, достаточно высокие. Тем не менее они еще далеки от тех возможностей, которые заложены в новых

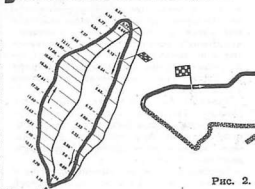


Рис. 1.

советских мотоциклах С-360. По мощности двигателя они превосходят многие лучшие современные модели, но наши спортсмены это преимущество полностью не используют, так как еще не достаточно владеют техникой прохождения поворотов. Этого пробел можно было сравнительно быстро восполнить, если спортсмены будут чаще стартовать в крупных соревнованиях.

Для того, чтобы наша страна могла быть широко представлена на международных шоссейно-кольцевых гонках, необходимо, чтобы ЦКЗБ мотоциклостроения обеспечило в ближайшее время изготовление не менее 4—6 специальных мотоциклов классов 125, 175,

Рис. 2.

## В горах

### МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЧЕТЫРЕХДНЕВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ В ГДР

Восьмой раз проводит Всесоюзный немецкий союз мотоспорта и Центральное правление обществ «Спорт и техника» четырехдневные мотоциклетные соревнования. Особенно спортсмены впервые вышли на старт этих больших состязаний в 1956 году. Тогда наша национальная команда заняла первое место, завоевав переходящий Серебряный кубок обществ «Спорт и техника». В клубном зачете также победили советские гонщики, ставшие обладателями клубного трофея.

С тех пор мы ежегодно участвуем в этих соревнованиях. Однако всякий раз нас преследовали неудачи. Особенно огорчило прошлогоднее выступление, когда наша команда оказалась на последнем месте.

В этом году при подготовке к четырехдневке были проанализированы и учтены уроки прошлых поражений. Перед выездом был проведен учебно-тренировочный сбор в Закарпатье. Большое внимание обратили на подготовку техники. В состав сборной вошли опытные спортсмены В. Адоян, Л. Воронцов, С. Старых (класс до 250 см<sup>3</sup>), Э. Кирсис и Э. Круяз (класс до 350 см<sup>3</sup>). Все они выступали на ижевских мотоциклах «ИЖ-240-М» и «ИЖ-350-2М».

В этом году на старт соревнований



## ЗА РУБЕЖОМ

## рекордсмен Руйссалона

250 и 350 см<sup>3</sup>. Соответственно должен быть расширен и состав команд — до 4—6 гонок в каждом классе. Нужно также создать команду на мотоциклах с колясками в составе хотя бы двух экипажей для участия в международных встречах. По своему мастерству наши спортсмены могут здесь рассчитывать на серьезные успехи.

На трассе в Хельсинки после заезда мотоциклистов были даны старты автомобилям в классах 1600, 500 (формула

## РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЯ

Спортсмен	Моторы		Средняя скорость на/час
	Мощность	Цена	
<b>Хельсинки</b>			
T. Робинсон (Ю. Р.)	«АКС»	119,17	
П. Риктер (Ал.)	«Нортон»	112,52	
Н. Севостьянов	C-360	110,24	
<b>Турику</b>			
Н. Севостьянов	C-360	82,40	
В. Пашков	«Нортон»	80,48	
Э. Лакти (Ф.)	«Нортон»	80,92	

Условные обозначения: Ал. — Австрия, Ф. — Финляндия, Ю. Р. — Южная Родезия.

## Т ю р и н г и

вышли 180 спортсменов, из них тридцать входило в состав национальных команд Венгрии, ГДР, Польши, Румынии, СССР и ЧССР. Остальные сто пятьдесят гонщиков были из клубных команд. Они боролись за клубный приз, а местные спортсмены одновременно разыгрывали первенство Германской Демократической Республики.

Трасса многодневки проходила по лесистым горным дорогам Турингии. Перепады высот достигли здесь 900—1000 м. Соревнования были осложнены плохой погодой. По ночам шли проливные дожди, и организаторам пришлось пустить в ход «мокрый вариант» — график, непредусмотренный на случай непогоды. Несмотря на это, съехов было очень много. Из 180 спортсменов в первый день финишировало 139, во второй — 93, в третий — 80. Окончить соревнования смогли только 58 гонщиков.

По итогам двух дней лидировала команда Советского Союза, не имевшая штрафных очков. У спортсменов же Чехословакии их было 7, ГДР — 10. На третий день отказал двигатель на мотоцикле Сергея Старых, однако наша команда все сохранила шансы на победу, так как ее основные соперники также понесли потери — сошли два чешских и один немецкий гонщик. Драматические для нашей сборной события разыгрывались за 30 км до окончания дневного этапа. Из-за неисправности мотоцикла оставил трассу Л. Воронович. Это

3) и «Юнор». Такое сочетание мотоциклетных и автомобильных соревнований привлекает очень большое число зрителей (по-видимому имеет смысл проводить такие «комбинированные» гонки и в наших условиях). Этому способствует также и сравнительно короткая дистанция (50 км), что сокращает продолжительность заездов и не утомляет зрителей. Короткая дистанция не вызывает излишнего расхода моторесурса гоночных машин и вполне достаточна для выявления спортивного мастерства.

При этом, на наш взгляд, было бы целесообразно пересмотреть и принятую у нас классификацию по шассейно-кольцевой гонке в направлении сокращения дистанции со 100 км до 50—60 км, что может дать положительные результаты. В Финляндии советская спортивная делегация выезжала на специально оборудованном автомобиле. В нем находились и люди, и мотоциклы, и походная мастерская. Такая практика выезда полностью себя оправдала. Желательно при ЦАМТО иметь два-три таких автобуса, что значительно упрощает и удешевляет транспортировку при зарубежных выездах.

**К. ШЕСТОПАЛОВ,**  
руководитель делегации.

дорого обошлось команде — она уступила лидерство.

В итоге четверых дней трудной борьбы первое место заняли спортсмены ГДР, второе — советские, третье — чехословацкие гонщики. Спортсмены СССР Кирис и Адоян завоевали золотые медали, Крузе — серебряную.

Второе командное место, две золотые и серебряная медали — результат неплохой. Но мы могли рассчитывать на победу. Наши гонщики на протяжении всех дней соревнований жили в универсальном, «многодневном» темпе. Они хорошо выступали в скоростных соревнованиях — кроссах и подьемах, которые входили в программу каждого дня соревнований. Однако неумение отдельных спортсменов рассчитать запас хода мотоциклов лишило нашу команду «Серебряного кубка».

Мотоциклы ИЖ, как показали соревнования, уступают немецким и чешским машинам только по мощности двигателя. Экипажная же их часть вполне удовлетворительна. Много хлопот, кроме того, доставило советским гонщикам электрооборудование. Оно неосвоенно и при плохой погоде работает неустойчиво.

Четырнадцатка в Турингии выявила как слабые, так и сильные стороны в подготовке наших мотоциклистов. Анализ их поможет лучше подготовиться к новым ответственным встречам.

**Н. ТЕЛЕГИН,**  
руководитель делегации.

На состоявшемся в Италии 76-м конгрессе ФИМ присутствовали представители 24 мотоциклетных национальных федераций. Конгресс принял в ФИМ Федерацию Гватемалы, утвердила протокол предыдущего конгресса, состоялось заседание 1962 года. Обсуждался вопрос об апелляционном суде, его правах и полномочиях перенести на осень, чтобы дать возможность национальным федерациям высказать свои соображения.

Уточнен спортивный календарь 1961 года. Много внимания было уделено традиционным шведским соревнованиям. Они должны будут проводиться с этого году ежегодно. После обсуждения предложения советской делегации решено включить в шведский календарь следующие соревнования: 1) для мужчин — 200 км по кольцевым трассам, скоростных гонки и др. За показанные на этих соревнованиях результаты будут начисляться дополнительные очки (лучший результат — 20 очков). Определяются они для каждого участника в зависимости от отработанного времени трех победителей в данном виде дополнительных соревнований.

Единогласно перед стартом, в течение первой четверти ЧМТГ производится проверка двигателя мотоцикла на запуск. Если двигатель за это время не заведется, спортсмен снимается с учета. Судьи вычитают у него из общей суммы положительных очков. Штрафные же очки за это не начисляются.

В шведские разрешено пользоваться только стандартными шинами, применяемыми в кроссовых — категорически запрещено.

За лучшие результаты на шведских этапах будут начисляться дополнительные очки. Каждая команда не менее 70 проц. максимально возможной суммы положительных очков, ни разу не была отрицательной. Лучшим из 50 участников — 20 положительных очков и не более 25 штрафных очков. Бронзовая — все участники. За последние 10 соревнований лучшим гонщиком хотя бы одно положительное очко.

Разрешено участие в шведские на мотоциклах, причем графики скорости моторов соответствуют графику скорости мотоцикла. По их классификации. Спортивным комиссаром на шведские соревнования этого года назначен президент спортивной комиссии Лурвэн (Италия).

По предложению румынской делегации на осеннем конгрессе будет рассмотрен вопрос о признании шведских мотоциклов ФИМ в качестве первенства. В этом отношении ФИМ имеет право признать эти соревнования «Международный трофей», победителем первенства мира. Розыгрыш не приз «Серебряный кубок» осуществляется в дружественной Европе. Румынская делегация предложила также допустить в соревнованиях участие команд из других всех членов ФИМ, а не только те страны, которые имеют национальную мотоциклетную федерацию.

Разработана советской делегацией проект правил проведения гонок на льду. Они должны применяться только в свободном членом подомитата. Решено ходатайствовать перед спортивной комиссией ФИМ, чтобы в будущем году, а именно на осеннем конгрессе ФИМ, это безупречно повысить интерес к гонкам на льду и будет рассмотрено.

Техническая комиссия закончила рассмотрение требований к мотоциклам для шведских соревнований. Определены «В», Они утверждены спортивной комиссией и вскоре будут изданы. Таким образом со следующего года чемпионаты мира будут проводиться официально для велосипедистов унисайклов мотоциклов и мотоциклов массового производства. Спортивный осенний конгресс ФИМ назначено провести во Франции.

В дни конгресса первый советский мотоциклист-комсомолец Ю. А. Тагарин совершил свой беспримерный в истории подвиг, так как он первым из наших спортсменов пересек на своем мотоцикле «Искра» всю территорию Советского Союза — представителя Страны Советов с этой областью победом. Мэр Санта-Мадридского муниципалитета объявил городом для победы ЦАМКУ СССР.

**В. МАРНИЦКИЙ,**  
делегат конгресса ФИМ.



Фото С. ЛУКЬЯНОВА

— Это что — Первое мая! — спрашивает у матери один из самых юных калининцев, собравшихся на Советской площади. Ее ответ заглушается оркестром: звучит гимн Советского Союза. Мимо зрителей торжественно проходят спортсмены, пронесая мотоциклисты. Кругом алые знамена, транспаранты. В торжественной обстановке отмечают жители города открытие областной спартакиады по техническим видам спорта.

Летом прошлого года вышли спортсмены Калининской области на старт первых соревнований спартакиады. Правда, некоторых из них еще нельзя было назвать спортсменами в полном смысле этого слова — не хватало опыта, умения, да и в соревнованиях мно-

гие участвовали впервые. Однако от этапа к этапу спартакиады росло их мастерство, накапливался опыт. И к областным соревнованиям многие пришли заправскими гонщиками.

...В первом заезде стартуют юноши и женщины. Впереди — представитель Каменского района Виктор Енин. Всего только два месяца назад вместе с паспортом получил он удостоверение на вождение мотоцикла, а сегодня блестяще выигрывает гонку и становится чемпионом области. В заезде женщины первенствовала работница Калининской швейной фабрики Роза Рязанцева.

Снова взмах судейского флажка — и в бой устремляются мотоциклы 125 и 175 см<sup>3</sup>. С восхищением следят собравшиеся за стремительным полетом ма-

шины с номером 191. Ее ведет девятнадцатилетний Эдуард Абель. Он намного опережает всех участников заезда. Но дело не только в темпе. С необыкновенной легкостью и виртуозностью преодолевает он самые сложные препятствия, совершает красивые прыжки, смело и решительно обходит соперников.

Самый массовый заезд — на мотоциклах 350 см<sup>3</sup>. Здесь высокую технику демонстрируют Василий Ветров и Александр Лебедев. Оба они недавно выполнили норму мастера спорта и теперь прилагают все силы, чтобы стать и чемпионами спартакиады. Но их подводит машина. Звание чемпиона области в этом классе завоевывает Юрий Акимов.

Некоторые энтузиасты стартовали на собственных машинах. Среди них шофер колхоза «Путь коммунизма» А. Панов, тракторист А. Корзыков, машинист башенного крана Е. Толпи. Очень удивились все собравшиеся, когда после чествования победителей эти гонщики были вызваны к судейскому столу. Ведь никто из них не завоевал первенства. Тем не менее организаторы красса вручили им поощрительные премии — запасные части к мотоциклам.

Калининская спартакиада пересекла финишную черту. Около 1000 соревнований по моторным видам спорта, более 300 спортсменов-разрядников, новые мастера спорта — таков итог работы калининских досафовцев, которыми руководят люди, горячо любящие технический спорт. Не случайно Калининская областная организация ДОСААФ (председатель Г. Лавриков, заместитель П. Самарин) — одна из лучших в Российской Федерации по спортивно-массовой работе.

На трассе слесарь Каменского целлюлозно-бумажного комбината Юрий Акимов — победитель красса в классе 350 см<sup>3</sup>.





# спартакиады

В полдень в Первомайской роще  
взвился флаг областной спартакиады.



Калининские болельщики, конечно, ждали успеха своим, городским спортсменам. Однако они дружно выразили восхищение мастерству Эдуарда Абеля — спортсмена из Торжка, одержавшего замечательную победу в классе до 125 см<sup>2</sup>.



Соревнования окончены. Теперь можно поинтересоваться и призами. Чемпионка области Роза Ризничева (слева) и ее недавние соперницы Юлия Морозова (справа) и Маргарита Аносова. Внизу — участницы спартакиады рассматривают трофей спортсменов Каменского района — победителей командного первенства.

Фото А. ЗОЛОТАРЕВА.

БОЛЕЕ 400 СОРЕВНОВАНИЙ  
СПАРТАКИАДЫ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ,  
В КОЛХОЗАХ И СОВХОЗАХ  
КАЛИНИНСКОЙ ОБЛАСТИ

150 спортивных встреч  
в районах  
и городах

300 НОВЫХ  
СПОРТСМЕНОВ-  
РАЗЯДНИКОВ



# СПОРТ НЕ СПОРТ?

## БОЛЬШЕ ВРЕДА, ЧЕМ ПОЛЬЗЫ

Мне неоднократно приходилось участвовать в различных соревнованиях по автомобильному спорту, наблюдать за тренировками спортсменов. Некоторыми своими наблюдениями, в частности об автомобильном кроссе, мне хотелось бы поделиться.

## КРОССЫ ДОЛЖНЫ СОДЕЙСТВОВАТЬ ТЕХНИЧЕСКОМУ ПРОГРЕССУ

В Положении, утвержденном Федерацией автоспорта СССР, указывается, что цель автомобильных кроссов — «привлечения широких масс участников и содействие техническому прогрессу отечественного автомобилестроения».

Такая постановка вопроса правильна. Конечно же, кроссы должны проводиться систематически, причем изменения и усовершенствования в конструкциях серийных автомобилей должны быть не только разрешены, но их следует даже поощрять.

Однако опыт лично командного первенства страны по автокроссу, разыгранного в октябре 1960 года в г. Горьком, свидетельствует об обратном. Здесь допускались только занятия электрооборудования и приборами питания, установка амортизаторов и ограничителей колебаний рессор, оборудование машин приспособлениями для самовывосаживания без специального механического привода, усиление крепления кузова и примесивание стекломывателей. В виде исключения было разрешено также устанавливать на автомобилях с одной ведущей осью арочные шины. Но трасса кросса оказалась настолько сложной, что ни на одном автомобиле не понадобилось применять даже общеизвестные средства повышения производительности.

Нам кажется, что правила проведения кроссов не отвечают современным требованиям и поэтому должны быть уточнены.

В первую очередь следует разрешить вносить конструктивные изменения и усовершенствования, направленные на улучшение производительности, динамических качеств и повышения надежности работы автомобилей. Было бы даже целесообразным установить специальные награды за технические новшества, повышающие успешно выступить в соревнованиях.

Технический прогресс необходим в развитии всех типов автомобилей, в том числе и большегрузных. Поэтому соревнования нужно устраивать на отечественных автомобилях всех моделей, что в действительности не практикуется.

В 1960 году трасса кросса проходила по довольно ровной лесистой местности, что позволило Э. Бондареву довольно легко оценить ходовые качества автомобилей. А такая возможность должна быть. Что для этого надо? Трассы нужно выбирать такими, чтобы даже на поворотах был возможен обгон; ширину

Автор статьи в журнале «За рулем» № 1 за 1961 г. «Спорт или не спорт?» правильно ставит вопрос о целесообразности использования грузовых автомобилей в кроссах. Остается лишь пожелать, что этот вопрос не был поднят своевременно, и т. е. гораздо раньше. Пусть меня не пой-

непроездных участках следует брать не менее ширины старта, обеспечивая тем самым независимую друг от друга работу машин; нельзя допускать движения автомобилей разных типов одновременно по одной трассе и пересечении трасс; необходимо разрешить насаждение водных препятствий. В соревнованиях должен участвовать только один водитель. Старты с места следует давать автомобилям с неработающими двигателями.

Короче говоря, условия кросса должны быть такими, чтобы можно было проявить в полной мере мастерство спортсмена и определить техническую подготовленность автомобилей.

И. К. КАРПУХИН.

## О ЧЕМ ГОВОРИТ НАШ ОПЫТ

В статье т. Кузнецова затронут актуальный вопрос о развитии автомобильного спорта на грузовых автомобилях серийного производства.

Я как старый автомобилист, вполне согласен с выводами автора, который считает, что устранять кроссы на грузовиках целесообразно.

Приведу такой пример. Гайсинский районный комитет ДОСААФ провёл соревнования на грузовых автомобилях. На состязаниях было около 50 грузовых автомобилей различных марок. У многих из них шины были изношены, а на некоторых совсем «лысые». По своему техническому состоянию

часть автомобилей была непригодна для участия в кроссе. Большинство водителей не имели никакой спортивной подготовки. По условиям соревнования требовалось сделать 4 заезда на расстояние 12 км. Трасса частично проходила по окраине города, что было небезопасно для пешеходов.

Я считаю, что в таких соревнованиях нет ничего спортивного. Но износ машин бывает очень высоким. Но водителям старается «валять» из автомобиля все, чтобы занять призовое место.

В. КУПЧИК,  
начальник районного  
автомобильного ДОСААФ.

## НЕТ, ЭТО НЕ СПОРТ!

Если читатель возьмет в руки брошюру «Положение о Единой всесоюзной спортивной классификации», то на первой же странице прочтет, что имеет целью содействовать массовому развитию физической культуры и спорта, как одного из важнейших средств укрепления здоровья, всестороннего физического развития, повышения работоспособности и долговечности человека, способствовать повышению спортивного мастерства и подготовке спортсменов, способных завоевать мировые первенства и международные рекорды.

В этом кратком предисловии ясно указана направленность и пути дальнейшего развития всех видов спорта в нашей стране.

Отмечают ли редкие, проводимые один раз в год, соревнования на автомобильном кроссу дух и бытие Положению? Способствуют ли они действительному повышению спортивного мастерства, развитию физической культуры? О каком приоритете или о первенстве мира в этом виде спорта можно говорить? Ясно, что Единая всесоюзная спортивная классификация и кроссу на грузовых

автомобилях никакого отношения не имеет; точнее — кросс на грузовых автомобилях не имеет ничего общего со спортом.

Установленные новые нормы на присвоение спортивных званий по большинству видов безусловно облагают спортсменов повышать свое мастерство. Но как можно повышать мастерство в автомобильном кроссе, если соревнования почти никогда не предшествуют тренировкам? Это не спорт, а лишь демонстрация производственных навыков водителей машин по труднопроходимым дорогам.

Если бы возможно было просмотреть историю появления многоименной автомобильной шпоро. Советского Союза, то оказалось бы, что многие из них и, особенно те, которые работают на великих стройках коммунизма, даже и не подозревают, насколько они по своему мастерству превосходят признанных ныне мастеров по кроссу, чемпионы страны, завоевывавшие эти знаменитые ордены соревнованиями, без серьезной тренировки.

Мне кажется, что подобные высокие

звания, присуждаемые за кросс, просто необоснованы. Поощрением в данном случае могло бы быть лишь повышение класса водителя. Причем само собой разумеется, что результат, достигнутый в «соревновании», должен подтверждаться многолетним стажем безаварийной работы на транспорте. Таким признаком внимания у нас есть и хвала, но при чем же здесь спортивные регалии?

Отдаваясь при проведении кросса на грузовиках заключается еще и в том, что на этих соревнованиях сильно разучиваются машины; износу кроссу сопутствуют прекращение теплового режима работы двигателя и перегрузка всех механизмов при движении при повышенной скорости по бездорожью.

Считаю, что автор статьи «Спорт или не спорт?» прав в своем утверждении, что нельзя ради сомнительной пользы, извлекаемой от участия в кроссе негодными участниками, рисковать престижем всего советского автомобильного спорта.

А. СИДКИН,  
заслуженный мастер спорта.

# НОВЫЕ НОРМЫ

# В СОРЕВНОВАНИЯХ ПО ФИГУРНОМУ ВОЖДЕНИЮ АВТОМОБИЛЕЙ

Соревнования по фигурному вождению автомобилей — один из увлекательных и массовых видов автомобильного спорта. Они доступны начинающим спортсменам, проводятся на легковых и грузовых автомобилях, не требующих специальной подготовки. Причем на одном и том же автомобиле могут участвовать поочередно несколько участников.

Не составляет трудностей и выбор трассы соревнования. Для нее может быть использована любая ровная площадка, размер которой позволяет разместить фигуры упражнений (искусственные препятствия), или участок проезжей части улицы. Если площадка длинная и узкая, то рекомендуется устанавливать препятствия в одну линию, если короткая и широкая, желательно разместить их по сторонам, как показано на схеме.

Размечать фигуры на площадке до начала соревнований надо так, чтобы в случае «разрушения» любого препятствия бы легко восстановить его без новых измерений. Для этого контуры фигур и места расположения флажков-ограничителей следует обозначить мелом или краской.

Размеры фигур должны соответствовать габаритам автомобиля, на котором спортсмен участвует в соревнованиях. Для каждого отдельного случая они определяются Единой всесоюзной спортивной классификацией.

Порядок расположения упражнений может быть любым. Расстояние между двумя смежными упражнениями должно быть: для легковых автомобилей около 10 м и для грузовых — 15 м. Маневрирование между упражнениями допускается. Открывать двери кабины или кузова автомобиля разрешается только при движении задним ходом.

Цель соревнования — последовательно выполнить все упражнения в наиболее короткий срок. Значимым показателем является время, затраченное на прохождение всей дистанции. За неправильное выполнение упражнения (сбитый или задетый флажок, заезд хотя бы одним колесом за линию флажков) участникам начисляются штрафные очки.

Командный зачет определяется суммой личных результатов участников команды. Преимущество имеет та из них, которая набрала наименьшее количество штрафных очков при условии, что все ее члены получили зачет.

Старт — раздельный для каждого участника, через определенный интервал по указанию главного судьи или его заместителя. Время старта и финиша фиксируется секундомерами с точностью до одной секунды (доли секунды отбрасываются).

В этих простейших соревнованиях можно не только овладеть техникой вождения автомобилей в усложненных условиях, но и получить очки для присвоения спортивного разряда.

Для этого необходимо выполнить нормы и требования Единой всесоюзной спортивной классификации, вступающей в действие с 1 января 1961 года. Что она внесет нового? Прежде всего, число упражнений сокращено с 12 до 10. Они сравнительно несложны для новичков.

Участник должен пройти всю дистанцию (10 упражнений) и набрать не более 350 баллов. Баллы — это складываемые суммы штрафных очков, полученных спортсменом, и количество секунд, затраченных им на выполнение 10 упражнений.

Например, участник затратил на все упражнения 4 минуты и получил 80 штрафных очков. В этом случае общее количество заметных баллов у него составит  $240 + 80 = 320$ , т. е. он выполнил норму третьего спортивного разряда.

Другой пример. Участник преодолел дистанцию соревнований за 3 мин. 45 сек. и получил при этом 180 штрафных очков. Он будет иметь общее количество баллов  $225 + 180 = 405$ , и, следовательно, он не выполнил установленный норматив.

В программу классификационных соревнований V группы (новички) входят следующие упражнения (размеры и габариты препятствия по маркам и габаритам автомобилей для упражнений № 1—3 и 5—7 приведены в таблице).

1. Разворот на площадке. Для выполнения упражнения участник должен въехать на П-образную площадку с боковыми сторонами «б» и шири-

ной «а», обозначенную флажками через каждый 1 м, и выехать с нее передним ходом. За сдвинутый или задетый хотя бы один флажок начисляют 50, а за выезд хотя бы одним колесом за линию флажков — 100 штрафных очков.

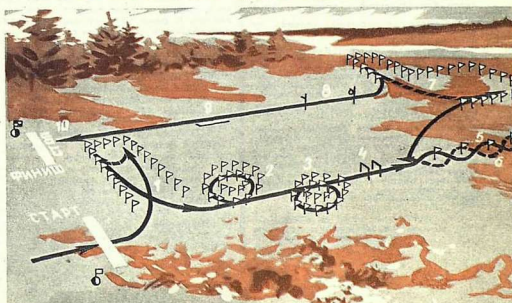
2 и 3. Движение по замкнутому кругу. Фигура упражнения представляет собой две concentрические окружности с радиусами R и r. По линии наружной устанавливаются флажки на расстоянии 1 м друг от друга. Спортсмен должен въехать по внутренней окружности против часовой стрелки и выехать, описав полный круг и не задев ни одного флажка. Движение по кругу выполняется против часовой стрелки и по часовой стрелке. Если водитель свалил или задел хотя бы один флажок, ему начисляют штрафные очки: при движении передним ходом против часовой стрелки 50, а по часовой стрелке — 30. За невыполнение упражнения (выезд за линию флажков) дается 100 штрафных очков.

4. Проезд через тоннельные ворота. Две ворот на стойках изготовлены прирельсы шарнирные ограничители, устанавливаются на расстоянии, равном базе автомобиля. Ширина между стойками ворот равна габаритной ширине автомобиля плюс просвет 200 мм. Размещают ограничители по высоте садовой широкой части кузова автомобиля. На их концах должны быть надеты резиновые наконечники длиной 50—60 мм для предохранения кузова от царапин. Уча-

РАЗМЕРЫ И ГАБАРИТЫ ПРЕПЯТСТВИЯ (в м)

№ упражнения	Наименование упражнения	Параметры фигуры	Размеры (в м)									
			«А»-«Б»	«В»-«Г»	«Д»-«Е»	«Ж»-«З»	«И»-«К»	«Л»-«М»	«Н»-«О»	«П»-«Р»	«С»-«Т»	«У»-«Ф»
1	Разворот на площадке	а — ширина б — длина	5,0 10,0	5,5 10,0	6,3 10,0	6,8 10,0	7,5 10,0	5,6 10,0	5,8 10,0	7,8 10,0	9,5 10,0	
2 и 3	Движение по замкнутому кругу	Р — наружная г — внутренняя	6,6 4,0	6,8 4,0	6,8 4,0	7,0 3,8	7,1 3,8	7,7 3,8	6,8 3,8	8,5 4,1	9,0 4,8	
5 и 6	Проезд «ампельной»	а — расстояние между флажками	5,7	5,8	6,3	6,4	7,0	5,9	7,7	8,7		
7	Постановка автомобиля на заднее место (бонс задним ходом)	а — ширина бонса б — глубина бонса в — длина площадки г — ширина площадки	1,8 4,0 8,6	2,0 4,5 8,8	2,1 5,0 9,6	2,2 5,0 10,0	2,4 6,0 11,0	2,2 4,0 8,0	2,8 6,0 11,5	2,8 7,0 14,0	2,8 7,0 11,0	

Примечания: 1. Высота ограничителей (флажки, негги и т. п.) — 1 м.  
2. Ограничители устанавливаются с интервалом в 1 м.



стии должна проехаться передним ходом через ворота. Если он заднет хотя бы один ограничитель, ему начисляют 50 штрафных очков.

5 и 6. Проезд «змейкой». Упражнение выполняется передним и задним ходом. На площадке устанавливаются 5 флажков высотой 1,5 м на расстоянии «а» друг от друга. Они образуют 4 змея для проезда. Участник должен проехать змейкой все звенья последовательно передним и задним ходом без остановок. За переваленный и задетый хотя бы один флажок начисляют при движении передним ходом — 50 и задним — 30 штрафных очков. В случае остановки или пропуска хотя бы одного звена спортсмен получает 100 штрафных очков.

7. **Постановка автомобиля на заданное место задним ходом.** Фигура представляет собой прямоугольную площадку шириной «а» и длиной «в», у въезда на которую под углом 90° слева расположено место (бокс) шириной «а» и глубиной «в», ограниченное флажками. Участник должен въехать передним ходом на площадку и задним ходом с одного разворота поставить автомобиль в бокс. За сбивший или задетый хотя бы один флажок начисляется 50, а за невыполнение упражнения — 100 штрафных очков (например, непевный заезд автомобиля в бокс при подаче задним ходом).

8. **Силы и надевания колышка (застафета).** На площадке устанавливаются две стойки на расстоянии 40—50 м друг от друга, к ним на высоте 1,5 м от поверхности площадки прикрепляют горизонтальные кронштейны длиной 20 см. На кронштейн первой стойки вешают колышка из 3-миллиметровой проволоки диаметром 20 см. Участник должен, не останавливаясь, снять с этого кронштейна левый кудый колышко и надеть его на кронштейн второй стойки. За невыполнение упражнения он получает 50 штрафных очков.

9. **Проезд по доске (односторонняя колея).** На площадке по ходу автомобиля кладут доску длиной 9 м и шириной 20 см для легковых и 3 м для грузовых автомобилей. Толщина доски 4—5 см. Для удобства перевозки она скланивается. Участник должен въехать на торце левыми колесами передним ходом и съехать с торца. Въезды на торце или съезд не с торца, а также непопадание на доску считается невыполнением упражнения и в этом случае спортсмену начисляют 100 штрафных очков.

10. **Остановка автомобиля на линии и «сто».** Линию наносят на поверхности площадки лентой белой краской или мелом, а змейкой темной краской. Длина ее 5 м, ширина — 15 см. Участник должен в ходу остановить автомобиль передними колесами на линии «сто» так, чтобы оба колеса имели контакт с ней. Если автомобиль остановился до линии или после нее, упражнение считается невыполненным и спортсмен получает 100 штрафных очков.

У фигуру каждого упражнения находится судья, следящий за его выполнением. Нарушения, допущенные участником, отмечают в донесениях, которые потом передают в секретариат судейской коллегии для занесения в протокол соревнования.

Протоколы подписывают главный судья и главный секретарь, имеющие судейские категории.

Соревнования по фигурному вождению автомобиля проводятся на автомобилях тех марок и моделей, для которых Федерация автомобильного и мотоциклетного спорта СССР утверждены габариты прицепов. Это — «Москвич» модели 400, 401, 402 и 407, «Победа», «Волга» ГАЗ-12, ГАЗ-69, ГАЗ-51, ЗИЛ-150 и ЗИЛ-164.

Единой всесоюзной спортивной классификацией предусмотрены классификационные соревнования I, II и III групп. Они могут включать в себя любые 10 упражнений из 24 утвержденных Спортивной классификацией соревнований 1962 года. Состав упражнений определяют в каждом конкретном случае Положением о соревнованиях.

**В. БЕРЕЗИН,**  
судья всесоюзной категории,  
член президиума всесоюзной  
комиссии судей ФАМС СССР.

# На моторолле в пути

Дальние поездки и путешествия по стране совершают не только мотоциклисты, но и многочисленные владельцы мотороллеров. Сотни мотоциклистов отправляются летом на «Тулах» и «Вятках» в горы, к морю и солнцу.

Чтобы поездка доставляла удовольствие, а не огорчение, нужно хорошо подготовить мотороллер к дальнему путешествию. В этой статье инженер К. Лосев рассказывает о некоторых усовершенствованиях Т-200, которые очень помогли ему в туристском путешествии по Средней Азии.

**УСИЛЕНИЕ РАМЫ ТЯГАМИ.** Рама Т-200 не имеет достаточной жесткости в поперечном направлении, поэтому многие владельцы «Тулы» справедливо жалуются, что на больших скоростях мотороллер начинает вибрировать. Это нередко приводит к потере равновесия и падению. Усилить раму можно тягами, идущими от оси маятниковой подвески заднего колеса к проушинам на поперечной трубе. Тяги выполнены из водопроводной трубы диаметром 25 мм. На их сплюсненных концах имеются отверстия для крепления.

**НОВОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ РР-45.** Реле-регулятор серийного мотороллера находится с левой стороны коробки электрооборудования. При таком расположении неудобно производить регулировку. К тому же сеть проводов, идущих к РР-45, расположена над двигателем, что затрудняет уход за ним.

Этого можно избежать, установив реле с правой стороны, над головкой цилиндра. К раме с помощью хомутов приваривается или крепится площадка из листового железа, на которую устанавливается реле-регулятор. При этом за счет компактного расположения электрооборудования значительно сокращается длина проводов. К тому же коробка электрооборудования получается более простой и позволяет удобно расположить инструмент.

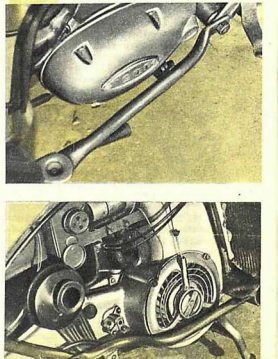
**ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ ПРИБОРНОГО ЩИТКА.** Мотороллер для туристских поездок можно оборудовать указателем уровня бензина в баке и амперметром, например, от автомобиля «Москвич-407». Прибор следует расположить на щите рядом со спидометром, а датчик — с левой стороны бака (ход поллава на полперек него).

Над прибором помещена панель на 5 лампочек, для которых использованы

автомобильные приборные патроны. Одна лампа освещает спидометр (в нем делается пропил на уровне циферблата). Освещение спидометра крайне необходимо — оно способствует повышению безопасности движения ночью. Четыре другие лампы освещают лампы индикатора включенных передач.

Справа, на корпусе щитка, расположены два тумблера автомобильного типа: один — для включения освещения приборного щитка и заднего фонаря, другой — фар, либо подфарников. Замок зажигания использован более надежный — от автомобиля «Волга» (или от «Москвича-407»).

Тяги для усиления рамы: вверху — левая; внизу — правая.



мере  
есть



Дополнительная фара.

#### ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ.

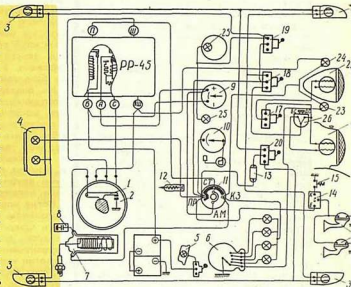
Как известно, фара у Т-200 неповоротная. Это неудобно при продолжительной езде ночью и в горных условиях.

Получив специальное разрешение в ГАИ, перед поездкой в Среднюю Азию я установил на руле дополнительную фару. Корпус для нее взят от фары мотоцикла К-125, оптический элемент — от Т-200. Фара с кронштейном крепится к рулю болтами. Кронштейн представляет собой четыре сваренные между собой детали из полосовой стали шириной 25 мм и толщиной 4 мм. Первая отгибает рулевую колонку (на ее концах просверлено отверстие для сквозного болта, крепящего руль к вилке), вторая — одним концом приварена к первой, другим, скругленным, — входит в гнездо болта на руле и крепится им. Третья и четвертая детали охватывают фару и привариваются ко второй. В кожухе установлены контрольные глазки указателя нейтрали и зарядки.

Схема составлена так, что при включении дальнего света загораются обе фары, а ближнего — только ближняя. Вращению фары можно отключить расположенным на ней тумблером. Дальний свет переключается на ближний ножным переключателем автомобильного типа.

Установка реле РР-45 и датчика уровня бензина в бачке.

Схема электрооборудования после установки дополнительных приборов: 1 — прерыватель; 2 — диностартер ДС-1; 3 — подфарники; 4 — задний фонарь; 5 — плафон внутреннего освещения; 6 — переключатель указателя переключения передач; 7 — катушка зажигания В-51; 8 — конденсатор; 9 — амперметр; 10 — указатель уровня бензина; 11 — замок зажигания; 12 — выключатель стоп-сигнала; 13 — прерыватель указателей поворотов; 14 — реле включения сигнала; 15 — мюппа сигнала; 16 — сигнал; 17 — отключатель фары; 18 — переключатель фар и передних подфарников; 19 — выключатель освещения приборного щитка и задних фонарей; 20 — переключатель указателя поворотов; 21 — дополнительная фара; 22 — основная фара ФГ-30Б; 23 — индикатор нейтрали; 24 — индикатор зарядки — разряд; 25 — лампы освещения приборов; 26 — переключатель света фар.

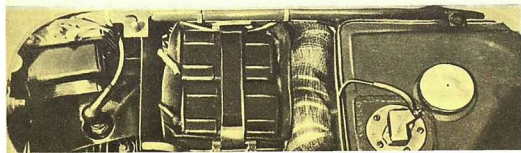


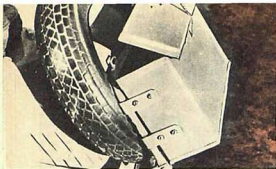
**УКАЗАТЕЛИ ПОВОРОТОВ.** Для повышения безопасности движения на Т-200 установлены указатели поворотов. Спереди вдоль основной фары и сзади вдоль номерного знака расположены укороченные подфарники, как у автомобиля ЗИЛ-110. В задних подфарниках применены красные стекла. Прерыва-

тель указателя поворотов взят от автомобиля «Москвич-407». Переключатель поворотов установлен на корпусе дополнительной фары, но его можно поместить и в другом месте.

**УСТАНОВКА СИГНАЛОВ.** Имеющийся на мотороллере сигнал недостаточно силен, особенно в условиях горных дорог, поэтому лучше пользоваться автомобильным (от «Победы»). В его комплект входят два разнотембровых гудка и реле включения.

Сигналы подвешиваются под кожухом переднего колеса на циток так, чтобы улитки гудков были направлены вниз — это предохраняет от попадания грязи и пыли внутрь. Реле включения находится в корпусе основной фары.





Металлический ящик для запасных частей и инструмента.

Кнопка сигнала — ножица, установленная в левом углу пола (использована контактная коробка выключения стартера автомобиля «Москвич-401»).

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ БЕНЗОБАК.** Иногда в дальних туристских поездках требуется иметь с собой запас бензина. Дополнительный бензобак (от серпуховской мотоцикла емкостью 12 л) крепится с помощью двух приваренных к нему крошечных ножек на основание седла мотороллера. Само седло отгибается, образуя спинку переднего сиденья, что значительно снижает утомляемость при дальних поездках.

На бензобаке можно разместить багаж, прикрепив его ремнями. Горловина бака, вынесенная в сторону, позволяет заправлять его, не снимая багажа.

**ЯЩИК ДЛЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И ИНСТРУМЕНТА.** Совершая туристские поездки, каждый мотоциклист берет с собой необходимое количество запасных частей и инструмента. Для них очень удобно иметь заправляющийся металлический ящик.

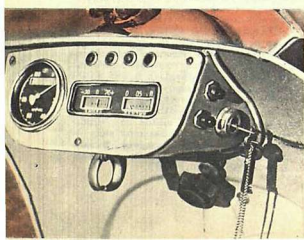
Такой ящик устанавливается на нижней стороне решетки багажника. Его крышка может откидываться назад. Замок (типа встраиваемых в мебель) крепится к крышке двумя сквозными болтами с полукруглыми головками без шлиц.

**РЕЗИНОВЫЙ КОВРИК.** Очень удобно, когда на полу мотороллера лежит резиновый коврик. Чтобы укрепить его, надо снять существующие полоски. Коврик приклеивают клеем № 88 и по краям прижимают двумя снятыми полосками. Оставшиеся полоски приклеивают на боковины подножек, что предохраняет их от порчи в случае падения мотороллера.

Все кратко описанные здесь усовершенствования очень помогли мне в поездке от Москвы до Приволья. Пробег протяженностью 21 тыс. км подтвердил их полную надежность.

Инж. К. ЛОСЕВ.

Приборный щиток.



В колхозах и совхозах Эстонской республики любят моторспорт.

Очень многие сельские мотоциклисты имеют высокую спортивную квалификацию — первый разряд и даже звание мастера спорта. Мы уже привыкли к тому, что на больших соревнованиях в Эстонии рядом с известными гонщиками как равные стартуют мотоциклисты сельских клубов. Но несомненно лет назад многие не верили, что можно поднять моторспорт на селе, где не было ни тренеров, ни спортивных машин, ни других условий, необходимых, как это принято говорить, «для воспитания спортсмена-разрядника».

Скелити, видимо, недоценивали того обстоятельства, что современная деревня располагает мощной техникой: автомобилями, тракторами, самоходными шасси, ирригационными и многими другими машинами. Умение управлять автомобилем и мотоциклом стало теперь широкой потребностью сельской молодежи. И издо было только дать выход ее инициативе, горячему стремлению овладеть мастерством вождения машины.

Начало положили энтузиасты моторспорта из районного центра Абя. Они предложили создать районный сельский мотоциклуб. Всякое начало трудно, но на помощь пришли общественные организации. Райспиком выделил спортсменам помещение, которое они сговорились приспособить под гараж-мастерскую. Сюда первые члены клуба привезли собственные мотоциклы и инструмент. Некоторые старые организации передали в клуб старые мотоциклы, подлежащие списанию. Их капитально отремонтировали. У клуба образовалось довольно большой «парк» — десять машин!

Но оказалось, что никто из сельских мотоциклистов не знает, как нужно готовить машину к соревнованиям, как форсировать двигатель, усиливать раму и т. д. Обратились в Таллин и оттуда приехал не рядовой тренер, а известный спортсмен и отличный механик, мастер спорта И. Томсон. Он взял шефство над Абянским клубом. Не раз бывал он здесь, учил новичков, делился опытом.

Когда члены клуба научились готовить мотоциклы и приобрели некоторые навыки вождения на кроссовых трассах, в повестку дня стал вопрос о проведении соревнований. Организовать их также помогли таллинские спортсмены и судьи.

Успех первого сельского мотокросса превзошел все ожидания. Он привлек зрителей со всего района и воодушевил молодых спортсменов. Вскоре были организованы еще один соревнование, но уже своими силами. В клуб потянулись новые мотоциклисты, парк его увеличился. Кто-то предложил открыть кроссостроительную мастерскую для вулканизации покрышек и камер. На оборудование мастерской потребовались сравнительно небольшие средства. Они очень скоро были возмещены, и мастерская стала давать доход, который теперь используется на приобретение запчастей, инвентаря для соревнований и т. п.

Пример Абянского «вдохновения» многих любителей моторспорта в эстонских селах. Их поддержала спортивная общественность. Бывшая республиканская мотоциклетная комиссия приняла специальное решение по

развитию моторспорта в колхозах и совхозах республики.

Чтобы облегчить путь сельских мотоциклистов в спорт, были внесены некоторые изменения в положения о соревнованиях. Так, в командных состязаниях, очень популярных в республике, сократили число гонщиков в каждой коллективе. Это давало возможность и районным клубам выставлять свои команды.

Большую роль в развитии моторспорта сыграло «Типовое положение о районных мотоциклубах сельского ДСО «Идуль». Оно установило формы организации районных мотоциклубов на общественных хозрасчетных началах и тем самым узаконило моторспорт в сельском спортивном обществе.

Вся эта работа принесла замечательные плоды. Из многих районов республики — Раппа, Ракевере, Выру и других стали поступать вести о создании новых мотоциклубов. Сейчас их в Эстонии — 16. Они объединили свыше шестисот спортсменов-мотоциклистов.

Молодые клубам помогли стать на ноги местные организации, колхозы, предприятия, расположенные в районных центрах. Только за один год было приобретено спортивных мотоциклов на сумму 50 тысяч рублей (в ценах 1961 года), причем средства эти были выделены на местах.

Развитие спортивных баз и рост технической оснащенности благотворно сказались на повышении спортивного мастерства сельских спортсменов. Теперь спортсмены районных клубов успешно конкурируют с таллинскими асами. Большого успеха добились они на республиканских многодневных соревнованиях. На первенстве Эстонии по кроссу команда Абянского района победила таллинцев — это было первое крупное поражение столичных гонщиков во встрече с сельскими спортсменами.

Многие молодые сельские гонщики показали хорошие результаты на республиканских и всесоюзных соревнованиях. Особенно большого успеха добился Э. Утера из Абя, который на первенстве СССР занял восьмое место и первым из сельских спортсменов выполнил норму мастера спорта.

Но дело не только в достижениях высших спортивных результатов. Занятия моторспортом помогают молодежи лучше осваивать сельскохозяйственную технику. Среди спортсменов-мотоциклистов немало отличных механизаторов: комбайнер-тракторист В. Хансон из колхоза «Партизан Лембиту», трактористы-экскаваторщики из Вяйне-Маарьярвы РТС Э. Арумяги и М. Саде, доярка с механизированной фермы А. Рейнакс и другие.

Главная сила моторспорта на селе его массовость. Недавно один из районных клубов в Ярваканди провел открытые соревнования по кроссу. В них участвовало свыше 130 мотогонщиков — больше, чем на первенстве республики.

Пройдет еще немного времени, и вместо нескольких сотен гонщиков в селах появятся тысячи спортсменов, из рядов которых выйдут — мы твердо верим в это — новые выдающиеся мастера советского спорта.

Э. РЕММЕЛЬ.

Таллин.



# СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

## Маз 1500

Инж. В. МАЙБОРОДА

Минск.

В 1957 году любители автоспорта — работники конструкторского отдела Минского автозавода задались целью спроектировать спортивный автомобиль в классе до 1600 см<sup>3</sup>. Прошло три года. В экспериментальном цехе завода было закончено изготовление двух автомобилей, которым присвоили индекс МАЗ-1500. Что они собой представляют

**КОМПОНОВКА.** Наш автомобиль МАЗ-1500 предназначен для соревнований на шоссейном кольце. Поэтому большое внимание было уделено его устойчивости при движении на поворотах, приемистости и надежности тормозов. Конструкторы стремились получить максимальные моменты инерции относительно вертикальной и поперечной осей, что способствует хорошей устойчивости. С этой целью наиболее тяжелые агрегаты необходимо было разместить так, чтобы можно выразить, по словам автомобиля.

Двигатель расположен спереди, сиденья водителя и пассажира сдвинуты к задней оси. Радиатор, топливный бак, запасное колесо вынесены за пределы базы автомобиля.

Передние тормоза находятся перед двигателем, который ввиду этого несколько смещен назад по отношению к переднему мосту. Тормозной момент передается на передние колеса через качающиеся полуоси. Такое расположение тормозов принято с целью уменьшения веса неподдресорных масс.

Перед тормозами размещены водяной и масляный радиаторы. Топливный бак находится сзади пассажирского помещения над задним мостом. Емкость его — 80 л.

На крыше багажника автомобиля расположен запасное колесо. Размер шин 5,00—16. В настоящее время все большее распространение получают колеса с увеличенным профилем. Поэтому предполагается применить шины 5,60—15.

Вес автомобиля в полностью снаряженном состоянии распределяется по осям следующим образом: на переднюю ось приходится 48% и на заднюю — 52%.

**ДВИГАТЕЛЬ.** Автомобиль МАЗ-1500 снабжен двигателем «Москвич-407». На нем установлены 4 карбюратора К-285. Степень сжатия повышена до 8,5. В связи с этим требуется применять бензин А-93 или бензобензольную смесь. Свечи

зажигания — с калильным числом 260—280.

Впускной коллектор, как, впрочем, и выпускной, имеет отдельные патрубки для каждого цилиндра; патрубки выпускных каналов на некотором расстоянии от двигателя объединяются в общую трубу.

Двигатель развивает мощность 60 л. с. при 5000 об/мин.

В системе охлаждения используется водяной радиатор автомобиля «Москвич-407». Поскольку он расположен несколько ниже двигателя, введен дополнительный бачок. Система смазки включает масляный радиатор автомобиля ГАЗ-69. При движении на больших скоростях водяной и масляный радиаторы хорошо охлаждаются встречным потоком воздуха. Поэтому вентилятор не применяется.

**ТРАНСМИССИЯ.** Коробка передач с удлинителем, трехступенчатая, взята без изменений с автомобиля «Москвич-407». Лишь механизм переключения имеет укороченный вал, новые тяги и расположен у рулевой колонки. Карданный вал проходит посередине между сиденьями. Длина его 540 мм.

Задний мост жестко закреплен на раме. Тормоза крепятся на его картере. Крутящий и тормозной моменты передаются через качающийся полуос. Редуктор и дифференциал использованы с автомобиля «Москвич-407». На автомобиле установлена главная передача с передаточным числом 4,0.

**ПОВЕСКА И РАМА.** Подвеска передних колес — независимая, на поперечных рычагах. В качестве упругого элемента применены торсионы. Один конец торсионов через шлицы соединяется с рычагом, а другой — входит в кронштейн, который допускает их регулировку. Благодаря такому устройству можно изменять жесткость подвески.

Передние амортизаторы — с автомобиля «Москвич-407». Для уменьшения бокового крена кузова спереди установлен стабилизатор поперечной устойчивости.

Задняя ось — типа Де-Дион. Колеса подвешены на продольных рычагах и связаны между собой поперечной изогнутой трубой. Для восприятия боковых усилий она имеет шаровой палец, который движется по направляющей на раме. Колеса автомобиля через серги и рычаги связаны с торсионами.

Задние амортизаторы — также с авто-

мобиля «Москвич-407». Установлены они наклонно.

Рама выполнена в виде пространственной фермы, сваренной из стальных труб диаметром 25 мм и 18 мм. Такая конструкция обладает высокой жесткостью и малым весом. Вес рамы с кронштейнами для крепления двигателя, подвески, амортизаторов и редуктора равен 60 кг.

**ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ.** Тормозная система имеет гидравлический привод, осуществляемый раздельно на передние и задние колеса. Усилие от тормозной педали передается через неравноплечий управительный рычаг на два главных цилиндра, а затем от одного из них к переднему тормозу и от другого — к заднему.

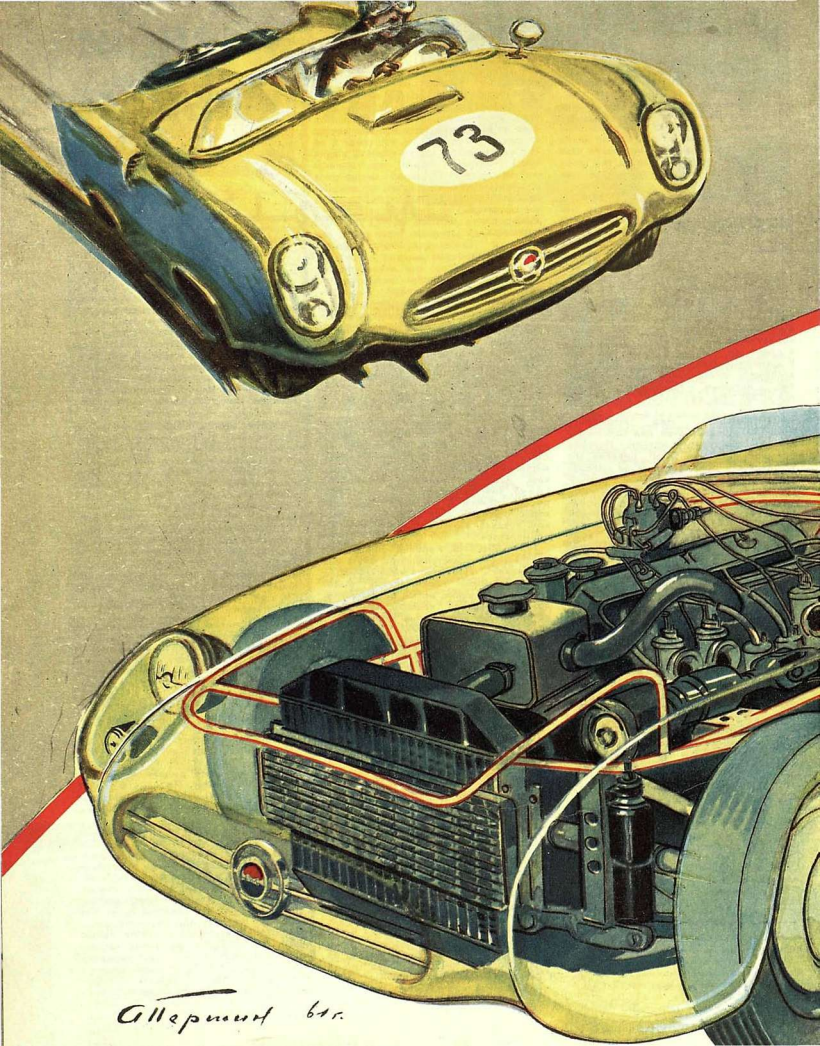
Тормоза — уравновешенного типа, т. е. у каждой колодки свой цилиндр одностороннего действия. Тормозные барабаны имеют на наружной поверхности ребра для лучшего охлаждения. Общая площадь тормозных накладок 1536 см<sup>2</sup>. Ручной тормоз действует на задние колеса.

Рулевой механизм использован с автомобиля «Москвич-407», но подвергся переделке. Рулевая колонка разрезана и введено два промежуточных кардана. Это позволило установить картер рулевого управления так, что сошка помещается в горизонтальной плоскости. Геометрия рулевой трапеции такая же, как у автомобиля М-20; с маятниковым рычагом и боковыми качающимися тягами. Благодаря этому исключено явление колес при колебаниях подвески.

**КУЗОВ.** Форма кузова обрабатывалась на гипсовом макете, выполненном в натуральную величину. По нему в НАМИ были изготовлены кузовы из нескольких слоев стеклоткани, связанных клеем БФ-2.

Кузов — открытый двухместный. Он оборудован в соответствии с требованиями ФИА, предъявляемыми к спортивным автомобилям. Фары и подфарники спрятаны в нише крыла, закрываемой колпаком из органического стекла. Кузов имеет две опускающиеся двери.

По бокам кузова сделаны щели для выхода воздуха из подкапотного пространства. Верхняя панель капота наклонена вперед. Благодаря этому встречный поток воздуха принимает передние колеса к полотну дороги, что улучшает управляемость и устойчивость автомобиля. На верхней панели сделан забор-



Александр б.г.

# Спортивный автомобиль

# МАЗ 1500

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ

### Двигатель:

рабочий объем 1,36 л  
степень сжатия 8,5  
мощность 60 л. с. при  
5000 об/мин

Полный вес без водителя 730 кг

Габаритные размеры:

длина 4000 мм  
ширина 1550 мм  
высота (по стеклу) 1050 мм

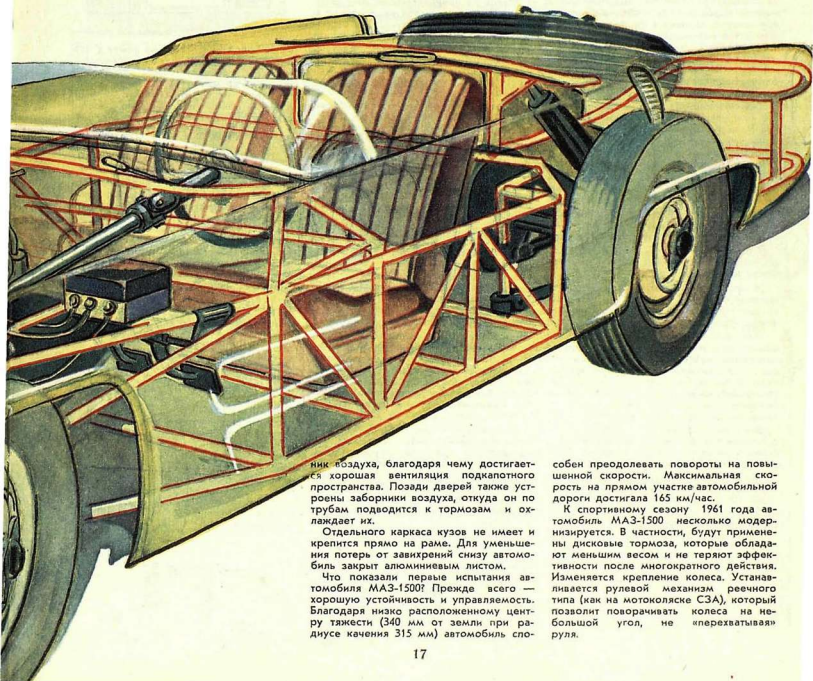
База 2250 мм

Колея передних и задних колес  
1220 мм

Дорожный просвет 130 мм

Емкость топливного бака 80 л

Максимальная скорость 165 км/час



ник воздуха, благодаря чему достигается хорошая вентиляция подкапотного пространства. Позади дверей также устроены заборники воздуха, откуда он по трубам подводится к тормозам и охлаждает их.

Отдельного каркаса кузов не имеет и крепится прямо на раме. Для уменьшения потерь от завихрений снизу автомобиль закрыт алюминиевым листом.

Что показали первые испытания автомобиля МАЗ-1500? Прежде всего — хорошую устойчивость и управляемость. Благодаря низко расположенному центру тяжести (340 мм от земли при радиусе качения 315 мм) автомобиль спо-

собен преодолевать повороты на повышенной скорости. Максимальная скорость на прямом участке автомобильной дороги достигала 165 км/час.

К спортивному сезону 1961 года автомобиль МАЗ-1500 несколько модернизируется. В частности, будут применены дисковые тормоза, которые обладают меньшим весом и не теряют эффективности после многократного действия. Изменяется крепление колеса. Устанавливается рулевой механизм реечного типа (как на мотоцикле СЗА), который позволит поворачивать колеса на небольшой угол, не «перехватывая» руля.

# Автомобилистам

## Доброго пути!

Ниже публикуются описания полезных в дороге приспособлений, применяемых членами секции массового автомобилизма МАМК ДОСААФ.

### ОКОННАЯ СЕТКА

Чтобы спокойно спать в автомобиле на воздухе, можно пользоваться сеткой, заправленной в деревянную рамку, которая вставляется в проем окна.

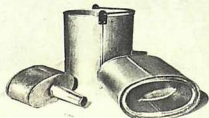


После того как вставлена рамка с сеткой, оконное стекло немного приподнимается и закрывает рамку, благодаря чему она не может быть вынута до тех пор, пока не будет опущено стекло. Вставные рамки обеспечивают доступ воздуха в салон автомобиля, не допуская туда комаров и мух.

### ПОРТАТИВНЫЙ КОМПЛЕКТ

Отправляясь в длительное автомобильное путешествие, необходимо взять с собой, кроме всего прочего, ведро, банку с маслом для двигателя, лейку для переливания жидкостей и сифон для перекачивания горючего. Каждая из перечисленных вещей требует много места, поэтому целесообразно их использовать в комплекте. Такой комплект, состоящий из овалного ведра емкостью 10 л, герметичной банки для масла также овалной формы (емкостью 6 л), овальной лейки-воронки и резинового сифона для переливания горючего, показан на фото. Портативный и небольшой объем этого комплекта достигается тем, что резиновый сифон сверачивается и вкладывается в лейку-воронку. Последняя вкладывается в полость, сделанную в нижней части банки, а банка с маслом, с воронкой-лейкой и сифоном вставляются в ведро. Изготовление ведра, банки и лейки-воронки может быть поручено жестянщику средней квалификации. Материал — оцинкованное железо. Все эти три предмета должны быть хорошо пропаяны и опробованы на герметичность. Банка для масла должна иметь крышку на резьбе с хорошей резиновой (маслостойкой) прокладкой.

Н. СИНЕЛЬНИКОВ.



Ежегодно, как только прогреет солнце, тысячи автолюбителей на своих автомобилях совершают увлекательные туристские поездки по дорогам Советской страны. С возникновением новой формы обслуживания населения легковыми автомобилями — проката к их числу прибавились сотни абонентов баз проката, которые с охотой берут автомобили для дальних поездок.

Особенно оживленными в летние месяцы, конечно, бывают трассы, ведущие из центральных областей страны на юг — к Черноморскому побережью Кавказа, в Крым, к курортам Кавказской минеральной группы. Только минушая лето в курортных районах Кисловодска, Пятигорска и других городов Северного Кавказа побывало более двух тысяч автотуристов.

Но поведение этих тысяч хороших дисциплинированных путешественников и такие, сведения которых заслуживают осуждения. О них-то и хотелось бы сказать здесь, чтобы предостеречь всех, кто еще не выработал в себе достаточную внимательность, самодисциплину, кто не прочь во время поездки принять спиртного, кто не откажется и от легкого заработка в виде позорного «кальмаша».

Передо мною лежит краткая справка о дорожных происшествиях, совершенных автотуристами по Карачаево-Черкесской автономной области. Ее текст гласит о том, что 14 октября 1960 года москвич А. П. Жуков на принадлежащем ему автомобиле «Победа» ЭЗ 75—95 при разезде со встречным автомобилем врезался в одиночную повозку и убил человека. Лихач-шофер пытался скрыться. При задержании его выяснилось, что Жуков был пьян. Это и послужило первопричиной трагического случая.

Довольно часто на юге встречаются нарушения другого рода. Водители, не знакомые с особенностями условий движения в горной местности, ведут свои автомобили без достаточных мер предосторожности, проявляя никчемную лихость, что, естественно, приводит к тяжелым последствиям.

Лихие водителиских прав шофер-лихач, намеревавшийся отдохнуть в Кисловодске и попутешествовать на своей «Волге» ПР 08—66, житель г. Тбилиси Э. П. Цапурия. Вряд ли он не знал, что скорость 70—80 км/час на улице большого курортного города чрезвычайно опасна. По счастью, авария, совершенная водителем, ограничилась ударом о столб, в результате которого пострадала лишь машина. Но что было бы, если бы находившиеся рядом люди не успели отбежать?

На летний курортный сезон 1960 года в г. Кисловодск из городов Баку и Ереван на собственных машинах приезжали на заработок Джабраиллов И. П. («Волга» ИУ 19—53), Аскеров А. И. («Волга» ИУ 28—11) и др.

Такие же сведения поступили из Ставрополя, Пятигорска, Черкесска. Вряд ли стоит называть новые фамилии. Водители-кальмычки получили по заслугам и едва ли попытаются еще раз использовать свои автомобили в целях личной наживы.

Любителей сесть за руль в состоянии опьянения, лихачей, користолобцев не так уж много на трассах солнечного юга. Но наша неотложная задача — добиться, чтобы их не было совсем.

И вот здесь мне хотелось бы обратиться к автотуристам. Соблюдая личную дисциплину в дальних поездках, не оставляйте без внимания и поведение других автопутешественников. Особенно мы рассчитываем на содействие со стороны общественных активистов — активных помощников работников службы движения.

Никогда не забывайте и сами о том, что движение по горным дорогам требует особой внимательности и ряда навыков, которые, пожалуй, необязательны в центральной зоне. В горах нельзя, например, чрезмерно пользоваться тормозами на спусках, при движении по «серпантину» необходима предельная точность. Выезд за свою половину проезжей части дороги может привести к аварии. Очень важно уметь пользоваться светом при движении ночью. В дальней поездке чрезвычайно большое значение для безопасности движения имеет самочувствие водителя. Поэтому нельзя продолжать движение, если вы устали.

Все более широко должна развертываться деятельность общественности по предупреждению дорожных происшествий в самых курортных районах. Людям, хорошо знающим местные условия, легче осуществлять контроль за поведением автотуристов, бороться с нарушениями, подобными тем, о которых рассказано выше.

Многое для поддержания порядка на трассах могли бы сделать и автомотоклубы ДОСААФ. Совместно с работниками ГАИ — ОРУД активисты патристического Общества могут проводить рейды безопасности по наиболее оживленным магистралям, организовывать консультации в АМК, кемпингах и пансионатах для вновь прибывших туристов.

Если совместными усилиями мы сможем сделать эту работу регулярной и массовой, покончить с нарушениями правил, то предотвратим немало аварий, сохраним здоровье и жизнь многим советским людям.

А. АНИСИМОВ,  
начальник ГАИ РСФСР.

# На юге

## ПОХОДНАЯ КУХНЯ ТУРИСТА

Прелесть автомобильного туризма нередко состоит в независимости от гостиниц, возможности выбора для путешествия малополудных трасс, остановки в любом приглянувшемся месте. Однако никакие красоты природы не исключают необходимости «заправлять» не только автомобиль, но и его экипаж.

Для приготовления пищи удобны туристские бензиновые примусы или бензиновая паяльная лампа. Однако в случае даже небольшого ветра пользование ими крайне осложняется; к тому же на паяльную лампу невозможно поставить кастрюлю или сковороду, а использование маленького примуса требует жонглерских навыков.

### Плита

Вот почему трудно переоценить пользу складной плиты, конструкция которой показана на рисунке. Три прямоугольные стенки из листовой стали толщиной 0,8—1 мм или дюралюминия скреплены шарнирными петлями. К средней стенке таким же способом крепится «плита» с вырезом посередине и двумя бортами для скрепления при сборке. В сложенном положении плита имеет толщину 8—10 мм. После развертывания она превращается в объемную устойчивую конструкцию, пригодную для установки любой кухонной посуды и надежно предохраняющую примус или лампу от ветра и дождя.

### «Самовар»

После долгого пути приятно выпить кружку горячего чая! Здесь неocenную помощь автотуристу может оказать бензиновый «самовар».

Он очень полезен даже при наличии плиты, ибо при одном «рабочем месте» удлиняется время приготовления обеда. Кроме того, кипячение воды на плите требует больше времени, нежели в самоваре.

Конструкция самовара ясна из рисунков. Внутри корпуса кипятильника проходит жаровая труба диаметром 40—50 мм, припаянная или приваренная ко дну корпуса. Сделать его можно из любой стали, оцинкованной стали или алюминия. Верхняя крышка кипятильника съемная. Для удобства в ней сделано дополнительное отверстие с пробкой — через него просто заливать воду, нежелая снимать основную крышку.

Горелка самовара очень проста. В корпус из листовой стали толщиной 0,8—1 мм с наслервленными по образующей отверстиями диаметром 10—12 мм вставлены две консервные банки. Один из них (емкостью 400 г) служит резервуаром для бензина; вторая (несколько укороченная, с разведенными для цент-

ровки краями) вставляется в первую камеру для бензина. Однако пробито отверстие для прохода воздуха диаметром 1—2 мм. Налитый в резервуар бензин заполняет весь объем, но зажженный горит только в пространстве между банками, ибо под опрокинутой банкой воздуха для поддержания горения недостаточно. Наличие трубы, создающей тягу, и отверстие в корпусе горелки создает удовлетворительные условия для сгорания бензина.

Ввиду того, что добавка бензина в горелку горящего самовара совершенно недопустима, а погасить его до полного выгорания затруднительно, следует заранее определить необходимую для закипания воды порцию горящего. В самовар, сделанный из трехлитрового бидона, в летнее время заливается 150 г бензина; 2,5 л воды закипает через 10—12 минут, кипение продолжается 3—5 минут.

Бензиновый самовар весьма полезен и удобен в пути. Надо лишь помнить, что он представляет некоторую пожарную опасность и разводить его следует в разумном отдалении от автомобиля.

### Стол

«Восточный» способ принятия пищи, разложенной на уровне земли, не всегда доставляет удовольствие. Гораздо удобнее для этой цели пользоваться разборным столиком.

Ножи стола сделаны из дюралевых или стальных полудюймовых газосварочных труб, снабженных с одного конца винтиками-пробками. Ножи стола ввертываются в гайки, сделанные в трехлучевой крестовине, образуя жесткую устойчивую конструкцию. Столешница в нерабочем положении складывается втрое; ее секторы скреплены при помощи петель.

Приваренное к крестовине кольцо из стальной проволоки диаметром 5 мм создает столешнице надежную опору и позволяет выполнить ее из фанеры толщиной 6 мм.

В центре крестовины имеется гайка. Ввертнутый в нее болт с накатанной головкой надежно крепит столешницу. В вечернее время под этот же болт крепится стойка с электрической лампой для освещения стола.

Сборка стола занимает менее одной минуты. Он оказался очень удобным и полезным в путешествии. Около него усаживаются три человека. За столом можно почитать, написать письмо, поиграть в шахматы. Полезен стол при приготовлении пищи.

Делать самому складные стулья нет смысла, поскольку их можно недорого приобрести в охотничьих и спортивных магазинах.

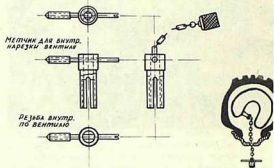
В. ЛУКАЧЕР.



## ПОЛЕЗНО В ДОРОГЕ

Приспособление состоит из палочки с внутренней резьбой, в которую запрессован метчик для внутренней нарезки вентиля и колпачка, закрепленного тронником или цепочкой (см. рис.).

Палочка используется для прочистки или прогонки засоренной или забитой наружной резьбы вентиля; метчик служит для прочистки или исправления внутренней резьбы вентиля; удлиненная часть метчика, имеющая прорез, используется в качестве ключа для ввертывания золотника. И, наконец, при монтаже камеры колпачок пропущивается через отверстие обода и заворачивается в вентиль, что дает возможность, взявшись за приспособление, легко вытянуть вентиль через отверстие.

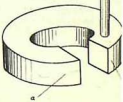


## КИПАТИЛЬНИК НА 12 ВОЛЬТ

Корпус кипятильника сделан из листовой крашеной меди и снаружи облужен. Внутри вмонтированы на сплюснutoй изолации 3 никромовые спирали 0,7 мм длиной 560 мм каждая. Концы спирали со стороны «б» соединены вместе и заделаны в корпус на массу. Концы другой стороны «в» также соединены вместе и изолированы от трубки выведены к клемме «ж»; клемма «г» присоединена к массе трубки.

Для включения кипятильника провод, идущий от клеммы «в», присоединяется к отрицательному полюсу батареи, провод от клеммы «г» — к массе автомобиля. Ввиду большого расхода энергии (22 ампера, или 264 ватта) кипятильник включается только на ходу автомобиля при работающем двигателе.

Б. ГАРТЕНБЕРГ.



# ПРАКТИЧЕСКИМ РАБОТАМ —



## БОЛЬШЕ ВНИМАНИЯ

Огромную армию специалистов готовят для народного хозяйства дессафовские организации страны. Качество этой подготовки во многом зависит от того, насколько хорошо поставлено и правильно организовано производственное обучение. Однако не секрет, что именно практические занятия в автомотоклубах и автошколах ДОСААФ имеют больше всего недостатков.

Как приблизить обучение будущих специалистов к производству? Как привить курсантам прочные навыки грамотной эксплуатации автомобиля? Как связать воедино теоретический курс по

устройству автомобиля с практическими работами? Вот вопросы, которые волнуют сейчас широкие круги преподавателей автодела. Они стали предметом обсуждения и на состоявшемся в мае методическом совещании преподавателейского и инструкторского состава Московского городского автомотоклуба.

Думается, что недостатки в учебной работе, которые были вскрыты на этом совещании, характерны не только для автомотоклуба столицы. Поэтому выводы и рекомендации, сделанные здесь, несомненно, окажутся полезными для многих АМК и первичных организаций ДОСААФ страны.

### ВМЕСТЕ ИЛИ РАЗДЕЛЬНО?

Бесспорно, что начальным звеном в осуществлении производственного обучения, как и любого другого раздела программы, является планирование. На совещании этому вопросу было уделено особое внимание.

Общее мнение московских преподавателей выразил в своем выступлении т. Дубенко (Куйбышевский АМК). Он указал, что серьезным недостатком существующих учебных программ является выделение разборочно-сборочных работ и работ по техническому обслуживанию агрегатов в отдельный предмет, что значительно усложняет планирование учебного процесса. В результате тесно связанные между собой вопросы теории и практики часто изучаются несогласованно и непоследовательно. А на выпускных экзаменах курсанты, показывая в целом удовлетворительные знания по устройству автомобиля, не умеют обнаружить и устранить простейшие неисправности, провести необходимые регулировочные работы или техническое обслуживание. И это вполне закономерно, так как на деле при таком построении курса теория сворачивается, не подкрепляется практическими работами, что способствовало бы более глубокому и сознательному усвоению материала, а при проведении разборочно-сборочных работ и работ по техническому обслуживанию не используются полученные ранее теоретические сведения.

Практика показала, что разделять разборочно-сборочные работы и курс устройства автомобиля — нецелесообразно. В настоящих условиях, когда действующая программой эти предметы даются самостоятельно, исключительную роль играет правильно составленный тематический план. В нем должно прозитоить слияние отдельных предметов программы в единый курс изучения автомобиля. Для этого требуется предварительно все темы программы разбить на уроки. При составлении тематического плана необходимо следить, чтобы изучение каждого агрегата, механизма или прибора началось с изучения его устройства, затем производилась разборка и сборка и, наконец, техническое обслуживание. Причем разрывы во времени между этими тремя видами занятий должны быть самыми минимальными.

Подобный тематический план уже разработан Московским городским автомотоклубом и одобрен методическим советом. Не имея возможности приводить его полностью (да это и не требуется,

так как в каждом отдельном случае он может иметь некоторые особенности), проиллюстрируем принцип его составления на примере 2-й и 3-й учебных недель.

### 2-я УЧЕБНАЯ НЕДЕЛЯ

1-й день. Сборочно-разборочные работы. Тема 1. Разборка и сборка кривошипно-шатунного механизма. \*\* — 4 часа.

2-й день. Политическая подготовка. Тема 2. Сборочно-разборочные работы. Проверка крепления головки блока цилиндров — 2 часа.

3-й день. Устройство автомобиля. Тема 4. Распределительный механизм — 2 часа. Техническое обслуживание автомобиля. Тема 1. Ознакомление с парово-таранным оборудованием — 2 часа.

4-й день. Устройство автомобиля. Тема 4. Распределительный механизм (занятие второе) — 2 часа. Правила движения транспорта — 2 часа.

5-й день. Сборочно-разборочные работы. Разборка и сборка распределительного механизма с установкой распределения — 4 часа.

6-й день. Техническое обслуживание автомобиля. Тема 2. Обслуживание двигателя — 4 часа.

### 3-я УЧЕБНАЯ НЕДЕЛЯ

1-й день. Устройство автомобиля. Тема 5. Система охлаждения — 2 часа. Правила движения транспорта — 2 часа.

2-й день. Устройство автомобиля. Тема 5. Система охлаждения (занятие второе) — 2 часа. Правила движения транспорта — 2 часа.

3-й день. Слесарные работы. Тема 4. Опиливание металла — 4 часа.

4-й день. Сборочно-разборочные работы. Разборка и сборка вентилятора и водяного насоса — 4 часа.

5-й день. Техническое обслуживание автомобиля. Тема 3. Обслуживание системы охлаждения — 4 часа.

6-й день. Устройство автомобиля. Тема 6. Система смазки — 2 часа. Организация эксплуатации автомобилей. Тема 1. Основные положения по эксплуатации автомобилей — 2 часа.

\* Сборочно-разборочные работы, проводимые в течение 2-й и 3-й учебных недель относятся к теме 1, рассчитанной на 18 учебных часов.

\*\* Устройство кривошипно-шатунного механизма было изучено на предыдущих уроках.

Как явствует из приведенного примера, тематический план рекомендует отойти от теоретического занятия не более двух учебных часов, а на практические работы, как правило, по четыре.

На основе тематического плана составляется расписание занятий и планы уроков.

### О УЧЕБНЫХ ГРУППАХ К ПРОИЗВОДСТВЕННЫМ БРИГАДАМ

Планирование производственного обучения тесно связано с вопросами организации практических работ. Участники совещания признали необходимым при

формировании учебных групп сразу же формируют производственные бригады, назначая бригадирами курсантов, которые имеют опыт работы на производстве. (Из числа автолюбителей или людей, близких к автомобильному специалисту).

На сколько же бригад должна быть разбита учебная группа?

Опыт работы Калининского АМК стилист как отметил в своем выступлении его начальник т. Ландри, показал, что в учебной группе желательно создавать 6—8 бригад по 4—5 человек в каждой. Состав бригад должен оставаться постоянным до самого конца обучения. Такая система способствует лучшей организованности занятий, позволяет более рационально использовать учебное время. Напомним, что обучение производится курсантами по производственным бригадам на каждом занятии отнимает много времени.

Успешное проведение практических работ во многом зависит от состояния учебно-материальной базы. Советание пришло к выводу, что в каждом АМК должно быть создано не менее трех классов для сборочно-разборочных и слесарных работ. В них следует определить постоянные рабочие места с закрепленными за ними оборудованием по ведущим темам программы; «Двигатель», «Система питания», «Ходовая часть», «Электрооборудование», «Силовая передача» и «Механизмы управления». Естественно, все агрегаты должны быть полностью укомплектованы, причем наиболее крупные из них устанавливаются на специальных стендах, а малогабаритные размещаются на столах-верстаках. Один из классов надо оборудовать верстаками с тисками (не менее 12—15) для выполнения слесарных работ.

Количество учебного оборудования, которым располагает автомотоклуб, определяет и метод проведения практических работ. При достаточном его количестве занятие осуществляется фронтальным методом (все бригады работают на одних агрегатах и приборах). В противном случае можно объединить несколько работ, относящихся к различным разделам темы. Необходимо только, чтобы тематический план учитывал это и опирался на реальные возможности клуба. Полезно, кроме тематического плана, составить точный график, который определит сроки выполнения каждой практической работы производственными бригадами. Там, где этого не делают, практические работы проходят плохо и зачастую заменяются простым повторением материальной части.

О необходимости обратить серьезное внимание на техническое обслуживание автомобиля и регулировку его агрегатов говорится в своем выступлении т. Зуйков (Краснопресненский АМК). Работы по техническому обслуживанию следует проводить в специально оборудованных классах-гаражах, имеющих действующую автомобиль и укомплектованные двигатели для горячей регулировки.

Преподаватель Калининского АМК т. Барбарихин подчеркнул, что в классах-гаражах полезно иметь эстакады или смотровые канавы, которые позволяют проводить работы по техническому обслуживанию на эксплуатационных (учебных) автомобилях.

Советание отметило хорошее оборудование классов-гаражей в Тимирязев-

ском и Киевском АМК столицы, которые размещение двигателей освещает хороший доступ к ним учащихся. Каждое рабочее место имеет самостоятельное освещение и выкладку необходимого инструмента.

Производственную практику по техническому обслуживанию (ТО-1, ТО-2, сезонное обслуживание) следует проводить на автораспорных предприятиях, и которые прикартены автомотоклубу (в больших городах — по территориальному признаку). Здесь надо оговориться, что не везде еще этот важный со всех точек зрения процесс четко планируется. Нередко рабочие места и объекты работ определяются на ходу, без предварительной подготовки.

С этой задачей хорошо справился Калининский АМК. Руководство автомотоклуба вместе с администрацией автобазы определили несколько постоянных постов на поточной линии технического обслуживания автомобилей, где работают производственные бригады курсантов. Списки учащихся и количество бригад заранее согласованы и утверждены, все курсы обеспечены спланированной. Кстати, о спланировке. Часто именно нехваткой ее объясняется стремление некоторых курсантов избежать практических работ. Наличие необходимого комплекта спланировки в каждом автомотоклубе — одно из незыблемых условий успешного осуществления производственного обучения.

#### МЕТОДИКА ВЕДЕНИЯ УРОКА

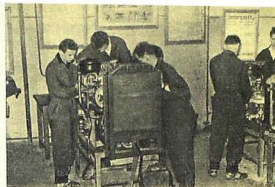
Участники совещания в своих выступлениях говорили не только о планировании и организации производственного обучения. Большое внимание они уделили методике проведения этих занятий, поискам новых форм и приемов обучения. Важнейшие выводы, сделанные ими, можно свести к следующему основному положению.

Каждое практическое занятие следует начинать с обязательного инструктажа, который должен быть предельно краток. В ходе его преподаватель знакомит курсантов с целью работы, временем на ее выполнение и техникой безопасности. Что касается показа наиболее целесообразных приемов работы, применяемого инструмента и оборудования, правил пользования ими и т. п., то все это следует объяснить учащимся на занятиях по устройству автомобиля.

В процессе самой работы курсант обязан самостоятельно находить способы выполнения задания, используя для этого свои знания, инструктивные и технологические карты. В них должно быть указано наименование работы и ее цель, оборудование рабочего места, количество времени, необходимого для выполнения задания, перечисление операций и приемов с рисунками и эскизами, иллюстрирующими их, инструмент и приспособления и, наконец, технические условия на каждую операцию.

Нужно отметить, что технологические карты для средних школ, которыми вынуждены пользоваться преподаватели автомотоклубов, не соответствуют в полной мере программе подготовки шоферов третьего класса.

В связи с этим участники совещания обратились к Управлению технической



На занятиях по регулировке двигателей в классе-гараже Тимирязевского АМК столицы.

Фото А. ЗОЛОТАРЕВА.

подготовки ЦК ДОСААФ с просьбой быстрее закончить издание технологических карт и обеспечить ими в централизованном порядке все учебные организации ДОСААФ.

Что касается инструктивных карт, то советание рекомендовало к использованию соответствующие карты, изданные в 1958 году «Автотрансиздатом».

За 15—20 минут до окончания занятий курсанты под руководством преподавателя делают инструмент и приводят в порядок рабочие места. Преподаватель проводит разбор работы, дает оценку действий курсантов, отмечает их успехи и недостатки. В конце беседы он сообщает учащимся тему и цель следующего урока для того, чтобы они могли к нему лучше подготовиться.

Успех каждого практического занятия во многом зависит от подготовки к нему самого преподавателя. В практике автомотоклубов еще очень часто бывает так, что, составляя план практического занятия, преподаватель просто переписывает в него технологическую карту.

А что же должен представлять собой план таких занятий?

На наш взгляд, он должен отражать следующие моменты: учебная цель, состояние используемой материальной базы, организация урока (проверка посещаемости, расстановка и смена бригад, инструктаж и т. п.), тезисы вводного инструктажа, контрольные задания, подведение итогов занятий.

О многих еще вопросах говорили участники совещания. Они подчеркивали, что целесообразно включить в экзамениционные билеты специальные вопросы по техническому обслуживанию автомобиля, отметили, что программа отводила этому важному разделу явно недостаточно времени, высказывали желание восстановить проводившуюся ранее стажировку курсантов на автобазе и т. д.

Практические работы — важнейшая часть учебного процесса. Быстрое и успешное решение поставленных в статье задач, несомненно, будет способствовать значительному улучшению качества подготовки водительских кадров.

Э. ГОЛЬДЕНБЕРГ,  
инструктор-методист МАМК.

# ЗА НОВЫЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ РЕКОРДЫ

IV пленум ЦК ДОСААФ, наметивший программу дальнейшего подъема спортивной работы в Обществе, потребовал от организаций ДОСААФ развернуть борьбу за новые рекорды.

В разгар Спортиады по техническим видам спорта зародилась замечательная инициатива спортсменов-досаафовцев — открыть счет рекордам Спортиады. Президиум ЦК ДОСААФ, одобряя этот почин, рекомендовал комитетам ДОСААФ, федерациям и центральным клубам организовать специальную подготовку спортсменов и выступления на побитие рекордов.

Для итерного улучшения этой работы сейчас открылись большие возможности. Однако в моторспорте они почти не используются. Об этом свидетельствует и опубликованное ниже письмо заслуженных мастеров спорта А. Новикова, А. Силкина и Н. Шумлякина.

Одна из конкретных причин такого ненормального положения заключается в том, что на местах нет необходимых практических рекомендаций от ФАИС и ЦАМИ. В автомашины мы не знаем, с чего начать, как лучше организовать заезды на установление рекордов. Спортивная общественность надеется, что этот недостаток будет устранен в самое ближайшее время.

От рекордов района, города, области — к рекордам республик, Советского Союза и мира!

**Р**екорд, этого короткого гордого слова уже давно не слышно в кругу спортсменов. Непрерывно обновляют рекорды легкоатлеты, пловцы, воднолыжники — все, что соревнуется в быстроте и скорости. Все, кроме... мотоциклов.

Еще несколько лет назад в каждом городе вам могли назвать рекордсмена в гонке на километр с ходу и с места и на 10 километров. Сейчас их имена и рекорды забыты.

Как же могло случиться, что в нашем моторспорте, развивающемся широко и быстро, прекратилась борьба за наивысшие скорости?

Семь лет назад, в 1954 году, бывший Комитет по физической культуре и спорту установил скоростные нормативы для регистрации всевозможных рекордов. Введение таких нормативов, находившихся на уровне мировых достижений, было продиктовано стремлением поднять потолок наших моторрекордов и превзойти зарубежные. Нормативы должны были стать стимулом в борьбе за завоевание новых скоростных достижений. На деле же они оказались тормозом в подготовке рекордов.

Чтобы начать штурм новых рубежей, надо было постепенно и планомерно готовить «плагдарм»: создавать техническую базу по подготовке рекордных мотоциклов, усилить на местах — в городах, областях, республиках — борьбу моторспортсменов за высокие скорости. Этого сделано не было. Люди, непосредственно руководившие тогда моторспортом, полагают, что для завоевания новых рекордов еще не настало время, и в связи с этим вообще свернули работу по подготовке рекордных достижений. Из всевозможного спортивного календаря были исключены шоссе-линейные гонки. Необоснованно резко были снижены классификационные оценки за участие в этом виде соревнований.

Это привело к печальным последствиям: среди моторспортсменов велись борцы за скорость. Нам, отдалшим много времени и сил подготовке специальных мотоциклов, больно сознавать, что сегодня некому передать эстафету. Среди нашей спортивной молодежи нет ни одного гонщика, который трудился бы над созданием рекордной машины, стремился повысить скоростные показатели наших отечественных мотоциклов.

Улучненное можно наверстать, ошибку исправить.

Начинать надо с возрождения шоссе-линейных линейных гонок на короткие дистанции. Нельзя более недоценивать эти соревнования. Чтобы достичь высоких скоростей, надо было только отличными механизмом, зная законы динамики мотоциклов, но в отличном спортивном, обладающим физической и скоростной выносливостью. Иными словами, для достижения высоких скоростей надо быть не «кочковым», а настоящим мастером. Поэтому в календарь надо снова включить скоростные соревнования на дистанции 1 км с ходу и с места и на 10 км.

Для регистрации рекордных достижений в городах, областях, республиках

вначале надо принять простейшие нормативы, исходя из скорости наших серийных дорожных мотоциклов. Например, за двадцать километров дистанции — максимальную скорость 100 км/час, для данного класса мотоциклов исходный норматив на дистанции 1 км с ходу должен быть выше, скажем, на 25%.

Необходимо, чтобы все местные спортивные организации начали регистрацию рекордов достижений не только на шоссе, но и на ипподроме, стадионах, гаражных дорожках (мы имеем в виду скорость крота и всей дистанции). Все это, вместе взятое, будет способствовать росту скоростных достижений, воспитанию кадров будущих рекордсменов страны.

Для установления всевозможных рекордов имеются благоприятные условия. Освободена рекордная трасса на озере Басунчак. Сделан большой шаг в создании специальных гоночных мотоциклов. На мотоциклах ЦКЗБ мотоциклостроения уже сейчас можно обновить многие всевозможные достижения. Что же касается мировых рекордов скорости, то для побития их придется еще много и упорно потрудиться. Не бояться этого многого, потому что это завоевание космос, под силу решению любой технической задачи.

**А. НОВИКОВ, А. СИЛКИН, Н. ШУМЛЯКИН,**  
заслуженные мастера спорта,  
рекордсмены страны по моторспорту.

## Успех Анатолия Суханова

**Х**орошей традицией стало ежегодное проведение в Ростове всевозможных соревнований на установление рекордов по автомобильному спорту. Среди болельщиков особенно интересны встречи 1961 года на тренировках показали скорости, превышающие рекорды СССР. Это предвещало упорную борьбу. Но успехи моделистов превзошли все ожидания. Бувально через несколько минут после подъема флага зрители аплодировали новому рекордсмену. Полторакубовая модель мастера автомобильного спорта А. Суханова (г. Москва) на дистанции 500 м развела скорость 108,433 км/час, установив рекорд СССР.

Не менее успешно выступил А. Суханов в дистанциях 1, 2 и 3 км. В всевозможных рекорда — такой итог выступления одного из старейших моделистов страны.

В других кубатурах на всех дистанциях спортивная борьба также принесла неплохие результаты. Модель В. Януевича (Московская область) с рабочим объемом двигателя 2,5 см<sup>3</sup> прошла пятисотметровую дистанцию с рекордной скоростью 126,750 км/час. В классе до 5 см<sup>3</sup> модель узбенского спортсмена Г. Ставко (г. Ташкент) развила скорость 136,461 км/час.

Успешно выступил и другой узбенский моделист О. Маслов. Сконструированная

им гоночная модель с десятикубовым двигателем установила абсолютный рекорд скорости, преодолев дистанцию в 2000 м с результатом 158,590 км/час. Утвержденный норматив был пребит еще чем на 18 км/час.

Десятикубовая модель очень титановая. Модель долгие «пробегала» 160 кругов. Впервые это своеобразный автомобильный марафон завершил моделью построена А. Сухановым. Было это в 1960 году. Однако на нынешних соревнованиях первенства добился рижский моделист Г. Дзеньтыс. Его модель закончила дистанцию с рекордным временем, развил скорость 81,885 км/час.

Следует отметить, что для прошедших соревнований характерен значительный прирост скоростей, обновление всех существующих рекордов СССР и превышение двух исходных нормативов говорит о росте мастерства наших спортсменов, о том, что они овладели новейшей техникой «автомобилей без водителя», что вскоре они смогут начать штурм европейских и мировых рекордов.

Теперь таблица рекордных достижений по автомобильному спорту выглядит следующим образом: скорость в км/час — старые рекорды или нормативы «Н» в км/час.

**В. СТЕЛЦЕРОВСКИЙ,**  
главный хронометрист соревнований,  
судья республиканской категории.

Класс	Скорость в км/час				
	1,5 см <sup>3</sup>	2,5 см <sup>3</sup>	5 см <sup>3</sup>	10 см <sup>3</sup>	Н
Дистанция (м)					
500	108,433 (97,826) А. Суханов 105,802 (95,744) А. Суханов	126,750 (112,500) В. Януевич 129,496 (102,272) А. Суханов	136,461 (130п) Г. Ставко	158,590 (128,371) А. Суханов	165(н) 160(н)
1000	106,506 (92,783) А. Суханов	127,208 (103,151) В. Януевич	135,435 (115,755) В. Януевич	158,590 (140п) О Маслов	125(н)
5000	104,774 (117,0) А. Суханов	117,208 (103,151) В. Януевич	123,100 (101,465) В. Януевич	158,590 (140п) О Маслов	125(н)
10 000	81,885 (42,563) Г. Дзеньтыс	93,701 (70,671) А. Димыдов	85(н)	100(н)	100(н)



# АВТОБЕГ В ДАЛЬШЕ АВТОБИЛЕИ В АВТОСПОРТ

Примерно лет десять назад автомоторубы ДОСААФ Москвы, Ленинграда, Киева, Свердловска и других городов начали вовлекать в занятия автомобильным спортом владельцев автомобилей. В те годы единственными соревнованиями, в которых они принимали участие, были состязания на мастерство фигурного вождения автомобилей.

С 1957 года в спортивный календарь наших автомобилей прочно вошли ралли. Эти соревнования как бы специально созданы для того, чтобы и их участвовали сами же авторынок и владельцы автомобилей. И не случайно за счет них в последние годы значительно пополнились ряды автоспорсменов, причем многие автолюбители завоевали звания мастера спорта.

Некоторые спортивные организации, автомоторубы усложнились на этом. Но есть ли основания для самоуспокоения? На наш взгляд, нет. Пренебре же всего потому, что еще далеко не все владельцы автомобилей вовлечены в автоспорт, а кое-где они, стартовав один-два раза в соревнованиях, сейчас перестали заниматься спортом.

Между тем число владельцев автомобилей в нашей стране с каждым днем растет. Автомоторубы должны решить свою основную задачу — развивать автоспорт на основе массовости — лишь тогда, если они по-настоящему и со всей серьезностью будут привлекать автолюбителей и спорт, помогать им в становлении навыков вождения и эксплуатации автомобилей. Это важнейшее государственное дело, потому что оно будет способствовать не только подготовке водителей, но и повышению безопасности движения на автомобильных дорогах, борьбе за сохранение жизни людей, повышение общего культурного, технического и спортивного уровня советских автомобилистов.

Как же наилучшим образом привлечь автолюбителей и занятия автомобильным спортом?

Во многих автомоторубах работают секции массового автомобильного и автотуризма. Им-то и надо возлагать это дело. Можно порекомендовать проводить различные пробные соревнования, пусть даже не вошедшие в спортивную классификацию. Они должны быть основаны на самостоятельности, организованности, простоте и дешево, безобидно, разнообразия и выдумки во всем, что доступно и полезно широкому массам автолюбителей.

Что надо уметь и знать настоящему автолюбителю? Он должен хорошо владеть рулем, знать все правила управления автомобилем; твердо знать правила движения; уметь проверять техническое состояние автомобиля, ухаживать за ним; уметь экономить топливо, быть готовым совершить многодневный пробег.

Возможно, и этим пяти пунктам следует добавить еще что-либо? Пожалуй, добавить. Но и названного достаточно, чтобы организовать достояние всем соревнования на местности, за стол в клубе, в клубной мастерской или в гараже.

Еще полезнее объединить все пять соревнований и, кроме раздельного зачета, провести зачет по сумме результатов. Например, например, таблица определения очков за места, занятые в каждом из них. Вот и будет «современное пятиборье» автолюбителей. И оно может охватывать: оно заинтересует и привлекает многих.

Нужно всемерно развивать ралли — очень полезный для автолюбителей вид

соревнований. Но здесь необходимо учитывать одно обстоятельство. Поскольку наши спортсмены-раллисты стали выходить на международную арену, естественно, условия проведения всеосознанных соревнований должны быть вывешены и совершенствоваться мастерство ведущих раллистов, потребовалось задавать сложные режимы и трудные трассы, вводить скоростные соревнования.

Целесообразно ли с таких позиций подходить к организации и в условиях проведения ралли для владельцев автомобилей? Безусловно нет. Здесь должны быть более легкие режимы и лучшие дороги. Не нужно вводить в качестве дополнительных соревнований иподорожные или дорожные гонки. А вот любительский вид обрисованного выше пятиборья или любительские соревнования можно включить в комплекс ралли. Для раллистов-любителей рекомендуется прокладывать трассы так, чтобы они представляли интерес с точки зрения туризма — оздоровительного отдыха, познания родного края, своей республики, Советской страны.

Хорошо, если удастся увязать ралли с отпусками групп автолюбителей. Обязательно, чтобы в этом случае старт и финиш были привязаны к одному месту. Они могут не совпадать, например стартуют раллисты 1 августа в Минске, финишируют 10 августа в Алупке, а закончить подготовку и выехать в дорогу надо отпустить двигаться в любом желаемом направлении.

Ни пятиборье, ни ралли, конечно, не исчерпывают возможности вовлечения владельцев автомобилей в занятия автоспортом. Надо проявлять инициативу, иметь желание работать с автолюбителями. Руководители, тренеры автомоторуб не должны отмахиваться от этого дела, ссылаться на трудности и объективные причины, трудные и могут устранить. Но так ли это страшно, как кажется на первый взгляд?

Не секрет, что некоторые автолюбители, чаще всего новичков, отпугивает от автоспорта боязнь повредить машины во время соревнований. Эта боязнь усугубляется тем, что не всегда удается достать потом нужные запасные части, шины. Стоит подумать над тем, как помочь владельцам в этом деле. Добыться от торговых организаций запасных частей в первую очередь для тех, кто участвует в соревнованиях на своих автомобилях, не так уж трудно.

Но самое главное — создать при клубных антиа. Его помощью легче будет и проагандировать автоспорт среди любителей и на этой основе вовлечь в занятия автомобильным спортом все новых и новых участников.

И можно не сомневаться — дело пойдет на лад, если организаторы соревнований будут видеть в них интерес людей, а не только обязанности выполнить служебный долг по подготовке разрядников.

Ю. ГОФМАН,  
главный тренер по автомобильному спорту ЦАМК СССР.

Нижняя полка

## ЭТУ КНИГУ ЖДАТ МОТОЦИКЛИСТЫ

Число мотоциклистов растет у нас прямо-таки по дням, а по часам, а вот литературы по уходу за мотоциклами, по их обслуживанию и ремонту выпускается мало. Любое такое издание раскупается буквально в несколько дней. Поэтому издание на службе Издательства ДОСААФ является выпуск в свет большим тиражом книги А. Н. Сидниной «Техническое обслуживание и ремонт мотоцикла». Всего 180 страниц насчитывает она, но все они насыщены нужными, полезными материалами.

Во многих случаях автор объединяет описание ремонта типовых механизмов различных машин в один раздел, не нарушая при этом ясности изложения. Сложные же узлы рассматриваются индивидуально для каждой модели. Это позволяет в сравнительно небольшой книге дать подробные сведения по ремонту обслуживанию мотоциклов различного назначения выпускаемых у нас марок.

Вместе приводятся и краткие данные по основным вопросам топлива. Указаны простейшие способы определения качества масел.

В последнем главе автор излагает общие положения о свойствах материалов, допусках, посадках и т. п., что значительно облегчает понимание ремонтных

операций. Подробно рассказывается о приспособлениях и инструменте, применяемом при ремонте.

Иллюстрации и схемы подобраны так, что в них просто могут разобраться читатели, не знакомые с техническим черчением. Особенно подробно освещены вопросы, связанные с ремонтом электрооборудования.

И число достоинств книги следует отметить также возможность использовать многие приведенные в ней приемы, методы и для машин старых конструкций и иностранных марок.

Простой и точный язык автора понятен и опытным, и начинающим мотоциклистам. Поэтому книгу А. Н. Сидниной можно рекомендовать не только руководителям по ремонту но только в мотоциклетных и ремонтных мастерских, но и в домашних условиях.

Хотя автор основное внимание уделил вопросам ремонта, с содержанием книги полезно ознакомиться и владельцам новых машин. Она поможет им грамотно отнестись к эксплуатации своего мотоцикла, предупредить преждевременный износ механизмов, понять принцип возникновения многих неисправностей.

А. БУКАНОВ.

# Макет тормоза с гидравлическим приводом

Единодушное одобрение преподавательской комиссии вызвал созданный инженером-инструктором В. Пчелинцевым (Московский городской автомобильный макет тормоза с гидравлическим приводом).

Этот несложный в изготовлении агрегат позволяет курсантам в ограниченное время, отведенное программой, изучить материальную часть тормоза, проследить за работой гидравлического привода и тормозного механизма, проверить и отрегулировать свободный ход педали тормоза.

Кроме того, упражнения на макете дают возможность привить курсантам навыки в проведении следующих работ:

- а) проверка уровня тормозной жидкости в главном тормозном цилиндре;
- б) «прокачка» тормоза для удаления воздуха из гидравлического привода;
- в) проверка и регулировка механизма.

Используя макет, преподаватель может также показать несправности гидравлического привода и тормозного механизма, вызывающие слабое действие тормоза или его плохое растормаживание.

Макет можно свободно переносить ввиду малого его веса и малых габаритных размеров.

Приводим описание и чертежи макета тормоза с гидравлическим приводом.

Макет тормоза (см. чертёж) изготовлен из деталей списанного автомобиля М-20 «Победа».

Основанием макета служит прямоугольная рама 1 размером 200×810 мм из углового железа сечением 25×25 мм.

В передней части рамы на двух стойках 2 из углового железа высотой 200 мм сечением 45×45 мм распложена ось педали 5 с пружиной привода тормоза. К пластине 17 из железа 5 мм прикреплён главный тормозной цилиндр 6, шток которого с резьбой 8 соединён с рычагом педали 5 привода тормоза. На концах стойки 4 из круглого железа диаметром 15 мм с перемычкой 11 из корабчатого железа надеты поворотные цапфы переднего моста с тормозными механизмами.

Один из этих механизмов без тормозного барабана. Благодаря этому курсанты могут увидеть тормозной диск 13, прикрепленный к фланцу поворотной цапфы 19; тормозные колодки 14 с накладками и пружиной; колесный тормозной цилиндр 15 и регулирующие устройства тормозного механизма.

Другой тормозной механизм закрыт тормозным барабаном 16.

Поворотные цапфы тормозных механизмов для жесткости укреплены распорками 18 из круглого железа диаметром 10 мм.

Главный тормозной цилиндр соединяется с колесными цилиндрами при помощи трубки 10, тройника 11 и трубки со штуцером 12.

Рама основания макета, стойки 2 и 4, а также пластина 17 и перемычка 11 сварены электросваркой.

Распорки 18 прикреплены болтами к фланцам поворотных цапф.

Как известно, на больших соревнованиях каждое судно должно пройти километровую дистанцию в двух направлениях, а затем стартовать в многокилометровой гонке. «Километровка» с точки зрения тактики не представляет серьезных трудностей. Техника принятия старта сводится к тому, чтобы в течение 5 минут успеть завести двигатель, прогреть его на «холодных» свечах и затем, заменив их на свечи с большим калильным числом, переключить стартовый створ.

Поскольку в километровой гонке участвует лишь один гощик, а учет времени ведется с момента пересечения судном линии створа, основная задача спортсмена состоит в том, чтобы точно выдерживать курс по прямой линии. Для этого необходимо еще на тренировках наметить ориентир, по которым следует идти во время состязания. Практика показала, что, если не пользоваться ориентирами, курс судна неизбежно будет представлять собой волнистую линию.

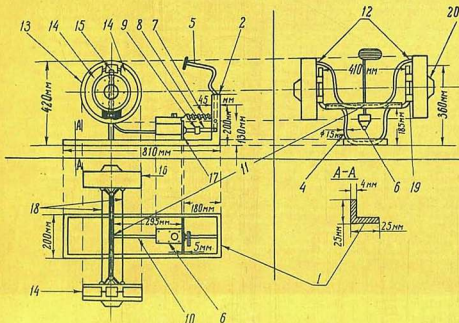
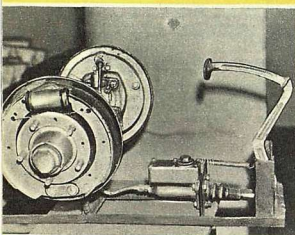
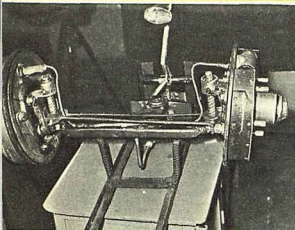
Направление на ориентир следует взять еще в предстартовой зоне.

Гощик должен стремиться еще до старта перевести двигатель в режим работы на полный газ и, разогнавшись, набрать максимальную скорость. Закончив дистанцию в одном направлении, не следует выполнять разворот «на пятках», так как это связано с немалым расходом газа и, следовательно, с потерей скорости. Поскольку на поворот отведено 3 минуты, разумнее сделать его за 150—200 метров от створа; это позволит при повторном прохождении дистанции также взять полный газ, так как преодоление километровой дистанции занимает не более 30—40 секунд. При подготовке к этой скоростной гонке допустима предельная форсировка двигателя, достигаемая с помощью повышения степени сжатия; в качестве топлива рекомендуется использовать спиртовой смес, включающие 15—20% нитробензола и интротетана.

Серии многокилометровых гонок (3×5 км, 3×10 км, 3×12 км) во всех отношениях значительно сложнее. Главная трудность состоит в том, что старт принимают 15—20 судов, которые одновременно стремятся пересечь створную линию. Каждому спортсмену выгодно стартовать с «уловным временем», т. е. без опозданий. Чтобы осуществить это намерение, следует строго предугадать свои действия в предстартовой зоне. При движении в ней нельзя становиться в «карусель» на общую орбиту, ибо скученность может привести к случайным столкновениям, заливаанию корпуса волной и т. п.

Рекомендуется заранее выбрать собственную орбиту движения и все внимание сосредоточить на стартовых часах. Эта орбита не должна быть случайной. Гощику следует заранее освоить ее, натренировать чувство времени и хорошо знать, из какой точки орбиты сколько секунд потребуется, чтобы, двигаясь по хорде, подойти к линии старта. При следовании по хорде двигатель переводится на режим полного газа в том, чтобы стартовая линия была преодолена на максимальной скорости.

На принятой ныне прямоугольной (или, как спортсмены называют ее, «колыцевой») дистанции протяженностью 2,5 км, которая ограничена четырьмя буями,



# МАСТЕРСТВО И СКОРОСТЬ

[Советы молодым спортсменам]

гонщику часто приходится выполнять повороты. Поэтому техника поворотов имеет первостепенное значение.

Существуют два метода выполнения поворотов: один при небольшом радиусе циркуляции, но с уменьшением скорости, и другой — движение на полной скорости по большому дуге (т. е. по несколько увеличенному пути).

Пользуясь первым методом, спортсмен за 50 метров до каждого буя при помощи дросселирования примерно вдвое уменьшает число оборотов двигателя. Таким образом, при подходе к бую скорость значительно падает. Это позволяет сделать крутой поворот (по минимальной дуге). Воле буя обороты двигателя постепенно увеличиваются, достигая обычной величины примерно через 50 метров после выхода из поворота. Из сказанного ясно, что при каждом повороте на отрезке дистанции в 100 метров мощность двигателя используется не полностью, так как сначала он работает на пониженных оборотах, а затем в режиме набора скорости. Следовательно, при обычной длине дистанции в 2,5 км, когда судну следует пройти 4 круга (гонка на 10 км), спортсмен вынужден на протяжении 1600 метров не полностью использовать мощность двигателя. Это составляет 16% от длины всей гонки.

Для более рационального использования мощности двигателя используется не полностью весь путь применителю техники поворота на полном ходу. Однако при этом несколько увеличивается расстояние, проходимое судном, ибо, двигаясь вокруг буя по дуге большого радиуса, гонщик как бы ходит по овалу, в который вписан прямоуглольник дистанции.

Готовясь к соревнованиям, спортсмен должен решить, каким способом он будет преодолевать поворот: первым — с уменьшением скорости или вторым — с увеличением дистанции. Чтобы помочь

спортсмену, сравним некоторые данные.

Как мы уже знаем, при повороте со сбросом газа 16% длины дистанции судно не проходит при задросселированном двигателе. Потеря скорости при этом составляет примерно 25%. Применяя специальные вычисления, можно определить, что относительный приросты в пути и времени составляет 7%.

Подсчеты показали, что, когда поворот выполняется без уменьшения скорости по дуге большого радиуса, приросты в пути (возле каждого буя) составляет 6,8 метра. При 16 поворотах (гонка на 10 км) это составляет всего 110 метров (против 1600 метров при повороте со сбросом газа). Таким образом, относительный прирост в пути и времени при повороте по дуге большого радиуса даже с учетом падения скорости на дуге до 0,9 составит лишь 3,24%.

Сопоставление двух цифр — 7% и 3,24% — ясно указывает, что лучшим является поворот без уменьшения скорости и по дуге большого радиуса.

Каждый спортсмен должен уметь оценить потенциальные возможности своей материальной части, определить максимальную скорость судна, наилучшей радиус поворота и скорость прохождения предстоящей дистанции. При этом в качестве пособия следует пользоваться «Справочником по теории корабля» Р. Першина и И. Титова (Судпромизд, Я. 1961), в котором собран весь необходимый материал, приведены схемы, формулы и вычислительные таблицы, а также книга А. И. Мартынова «Глисеры» (Речиздат, 1940).

Выводы, полученные при расчетах, необходимо проверить на приклизке. В случае заметного расхождения расчетных и практических величин, следует попытаться найти слабое звено, т. е. определить элемент, доводка которого позволит увеличить скорость.



Практика показала, что, по мере резкого увеличения скорости судов на соревнованиях, самым «тонким» делом при подготовке материальной части является подбор винта, оптимального для данного корпуса. Поэтому при резком расхождении теоретической и практической полученной скорости судна прежде всего следует подумать о применении другого винта — с увеличенным коэффициентом полезного действия.

Как мы уже указывали, на кольшевой дистанции многокилометровой гонки повороты более целесообразно выполнять по дуге большого радиуса. Следовательно, необходимо заранее определить для своего судна наилучшее соотношение между радиусом поворота и средней скоростью циркуляции. Сделать это нужно для того, чтобы знать, какие максимальные нагрузки (скорость и крутизну поворотной дуги) можно выдержать корпус, не подвергая опасности быть перевернутым. Поскольку в специальной литературе существуют лишь приближенные и весьма сложные формулы для определения этих величин (кроме того, они составлялись лишь для катера), разумнее всего определить их для каждого судна практически, во время тренировок.

При постройке корпуса следует учесть, что на поворотливость судна существенное влияние оказывает взаимное расположение центра сопротивления и центра тяжести (см. схему). Если центр сопротивления (ЦС) находится впереди центра тяжести (ЦТ), поворотливость глиссера увеличивается, а если судно, наоборот, уменьшается. В случае, когда центр сопротивления расположен перед центром тяжести, угол дрейфа ( $\theta$ ) всегда будет больше угла перекладки руля ( $\alpha$ ). При расположении центра тяжести и центра сопротивления на одной вертикали угол дрейфа и угол перекладки руля совпадают, и таким образом достигается наибольший эффект.

Г. ГОРБАЧЕВ,  
мастер спорта;  
Б. ГИБНЕР.

## НА ТРАССЕ КРОССА

Езда на заднем колесе, прыжки «выстрелом» и «в спуск» — все эти эффективные приемы вождения мотоцикла на кроссовых трассах еще год назад были достоянием лишь отдельных гонщиков. Сейчас современной техникой езды на кроссах

обладают не только ведущие мастера, но и рядовые мотоциклисты. На снимках нашего фоторепортера А. Золотарева запечатлены моменты из соревнований на приз открития сезона в Москве.



Слева известный спортсмен армеец А. Савельев ведет машину на заднем колесе. На двух других снимках мастер спорта Б. Лаврентьев (в центре) и второразрядник О. Никулин совершают прыжки.



# АВТОМОБИЛЬ И ПЕШЕХОД

**Р**азвитие автомобильного транспорта сопряжено с повышением интенсивности движения на улицах городов и населенных пунктов, а также на дорогах. Это, в свою очередь, увеличивает опасность пользования улицами и дорогами — в особенности для пешеходов.

В тех зарубежных странах, в которых процесс развития автотранспорта начался значительно раньше, чем у нас, ежегодное число пострадавших при авариях и от наездов исчисляется сотнями тысяч, а в США превышает миллион человек.

Большое количество дорожных происшествий повсеместно вызывает тревогу. Для их предотвращения проводятся различные мероприятия, направленные на повышение безопасности движения. Многие из них, в особенности за последние годы, вводятся и у нас. Однако, к сожалению, не все полезные новшества, распространяемые за рубежом, нашли у нас применение. Внедрение же ряда принятых идет еще очень медленно.

## БЕЗОПАСНЫ ЛИ ОСТРОВКИ БЕЗОПАСНОСТИ

Самыми простыми и дешевыми приспособлениями являются островки безопасности и направляющие ограждения, устанавливаемые на края тротуаров. В принципе островки безопасности полезны на любой улице, так как дают возможность пешеходу, не успевшему пересечь проезжую часть за один прием, переждать в относительной безопасности до момента, когда дальнейший путь освободится. Они особенно нужны на улицах с многолюдным движением, так как переход этих улиц наиболее опасен, потому что за одним рядом движущегося транспорта пешеход практически не видит другого, и это зачастую приводит к жертвам.

Польза островков безопасности видна из следующего примера. В Москве на Проспекте Мира после оборудования его такими островками люди перестали пересекать улицу вне пешеходных переходов и число дорожных происшествий сократилось на 27 проц.

Однако у островков безопасности есть и противники, которые утверждают, что эти сооружения могут помешать движению транспорта. В этом есть некоторая доля правды. На том же Проспекте Мира транспорт наезжал на островки и ломал установленные на них «маячки». Но в одном случае водитель уснул за рулем, в другом — был в невнятном состоянии и т. п. Разве виноваты «маячки», если водитель «не халтило» двадцати метров проезжей ча-

сти? А если бы вместо «маячка» был совершен наезд на людей?

Следует, однако, сказать, что конструкция островков безопасности, принятая в Москве, а также и в Киеве, такова, что они скорее являются средством моральной, а не физической защиты пешеходов.

На рис. 1 показан тип островка безопасности, который часто можно встретить в Москве, а на рис. 2 — другой тип, применяемый в ряде зарубежных стран. Из сопоставления конструкций



Рис. 1.

этих приспособлений видно, что в случае наезда автомобиля на островки второго типа, он будет «отбить» в сторону. Очевидно, что второй тип гораздо лучше обеспечивает безопасность пешеходов.

## КРАСИВО, НАДЕЖНО, УДОБНО

Существенно повышают безопасность пешеходов перильные ограждения. Опыт их применения в Москве показал в отдельных местах снижение числа происшествий на 37 проц. (Колхозная площадь), а в ряде мест позволил полностью их ликвидировать (у станции метро «Краснопресненская»).

У ограждений также есть свои противники. В ряде городов руководители местных Советов депутатов трудящихся считают неправильным «загонять людей за заборы», которые и тому же «портят архитектурный облик улиц». Интересно, как бы отнеслись такие руководители к постройке мостов без перил? А ведь улица для неосторожного пешехода не менее опасна, чем бурная река. Можно привести и другое сравнение. Почему в черте города железная дорога обязательно ограждается забором, далеко не высокой художественной ценности, а улица не может в отдельных местах иметь простые перила? Разве вероятность попасть под поезд, которые

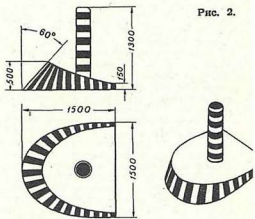


Рис. 2.

ходят два-три раза в час, больше, чем под автомобилем, проезжающим с меньшей скоростью через каждые две три секунды!

Может быть, верно, что простые ограждения в виде перил, применяемые



Рис. 3.

повсеместно за рубежом, не так уж излещны. Но что мешает улучшить их вид? На наш взгляд, такие ограждения только украсят улицу (рис. 3. Москва,

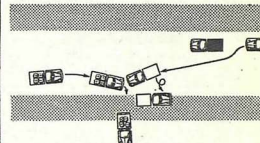
## КОГДА ЗАБЫВАЮТ О НЕОБХОДИМОМ

Случай этот никак нельзя назвать необычным. Однако мы решили познакомиться с ним читателям, чтобы еще раз показать, как незначительные, на первый взгляд, мелочи и просчеты могут привести к аварии, а может быть, и катастрофе.

Наверное, каждый выпускник автошколы знает, что при движении по влажной и скользкой дороге безопасность зависит прежде всего от правильного выбора интервала и скорости, от умелого пользования механизмами управления.

Шофер 20-й автобазы Мосстротранса Николай Поляков получил специальность не так давно — 5 лет тому назад, но, к сожалению, уже многое забыл из того, чему его учили, и в результате — стал виновником аварии.

Водитель Н. Поляков, управляя автомобилем МАЗ-205 (городской номер ЭМ 52-06), следовал по Дзержинскому шоссе в направлении г. Люберцы. Утром прошел мокрый снег. Асфальт был влажным, скользким. В таких условиях от водителя требуется особая осторожность. И совершенно недопустимо, в частности, как говорит, «внести на хвосте впереди идущей машины. Поляков, видимо, не учел этого. Во всяком случае, когда двигавшийся перед ним автомобиль стал останавливаться, то обнаружилось, что Полякову для полного торможения не хватил ни времени, ни места. Так дал знать себя первый просчет — отсутствие необходимого интервала.



Затем, не убедившись в безопасности маневра, Поляков резко повернул руль влево. Он намеревался с ходу объехать остановившуюся машину. Но вдруг заметил приближающийся навстречу автомобиль ГАЗ-51 (городской номер МОГ 48-16). Резкое торможение на скользком шоссе привело к «буксу». И, несмотря на то, что водитель автомобиля ГАЗ-51 М. Виноградов принял насколько можно было вправо, столкновение оказалось неизбежным. После удара ГАЗ-51 отскочил в кювет, а тяжелый МАЗ развернуло на 180°. (См. схему).

К счастью, происшествие обошлось без человеческих жертв, но оба автомобиля надолго вышли из строя. Стоимость ремонта машин составила более 1000 рублей.

Решением диспетчерской комиссии ОРУД и ГАИ Мосгорисполкома Н. Поляков лишен прав управления автомобилем на три месяца.

Таким итог истории, которая могла не пройти при соблюдении элементарных правил безопасности.

И. БЕЗВЕРХИЙ,  
капитан милиции.

В. ВЛАДИМИРОВ.

у ст. метро «Соколь»). Можно, конечно, применять и более красивые, но зато и более дорогие ограждения, например из художественных цепей (Рига) или вместо них по краям тротуара посадить густой декоративный кустарник (Бильбиус) устроить цветник. Эффект будет тот же.

Следует отметить, что помимо повышения безопасности перехода, островки безопасности и перильные ограждения существенно облегчают проезд перекрестков и повышают скорости движения автотранспорта.

### ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ И ОСТАНОВКИ ТРАНСПОРТА

Правильность решения отдельных вопросов организации движения также может влиять на безопасность пешеходов. (Например, если речь идет о расположении автобусных остановок на загородных шоссе и на ряде городских магистралей). Наиболее удобным располагать такие остановки в специальных «заходных карманах». Практика показывает, что в зоне остановок, расположенных в «карманах», происшествий почти не бывает. При отсутствии же «карманов» автобус, остановившийся на краю проезжей части или обочине, безусловно, создает опасную обстановку, так как пешеход, обходящий его спереди, может попасть под обьезжающую машину, а обходящий задан — под встречную.

В городских условиях немаловажно, где расположена остановка — перед перекрестком или за ним. Теоретически автобусные и троллейбусные остановки должны располагаться за перекрестком. В этом случае водители транспорта, обьезжающего автобус, и пешеходы лучше видят друг друга. Однако в ряде случаев остановку все же целесообразно располагать перед перекрестком.

Например, если на углу двух пересекающихся улиц с интенсивным движением находится магазин, привлекающий большое количество пассажиров, то наиболее целесообразным будет расположить две остановки за перекрестком (остановки А и Б на рис. 4), а две — перед ним (остановки В и Г). Если же все они были размещены за перекрестком, то пассажиры с остановок В и Г должны были бы совершать лишние переходы улиц.

Обычно на перекрестках улиц устраиваются четыре пешеходных перехода. Это, конечно, наиболее удобно для пешеходов. Однако в ряде случаев безопасность перехода по каждому из них далеко не равновалена. Когда один из двух переходов через улицу более опасен (из-за интенсивного поворотного движения), его лучше ликвидировать. При необходимости обеспечить безопасность перехода по всем дорожкам нужно для регулирования потока применить светофоры со стрелками (см. статью того же автора в № 3 журнала, стр. 20—21).

Нередко пешеходные переходы че-

Рис. 4.



раз улицы с интенсивным движением возникают стихийно на перегонах между перекрестками или на второстепенных нерегулируемых перекрестках. Если такие переходы расположены близко, то из соображений безопасности движения целесообразно пересмотреть вопрос об их необходимости. Из опыта большой работы, проведенной в Москве, можно сделать вывод, что, если расстояние между регулируемыми перекрестками не превышает 400 м, можно все промежуточные переходы ликвидировать. Тогда пешеходы будут вынуждены переходить улицу только в тех местах, где это можно сделать наиболее безопасно, под защитой светофора. В тех же местах, где упразднены ранее существовавшие пешеходные переходы, необходимо установить ограждения или указатели с надписью «Перехода нет».

Ликвидация излишних пешеходных переходов не только повышает безопасность пешеходного движения, но, в ряде случаев, способствует росту скорости движения транспорта. Естественно, что этот эффект может дать упразднение только тех переходов, которые расположены на перегонах улиц.

Здесь иногда встречаются и не совсем правильные, если не сказать ошибочные, решения. Так, во время работы по упорядочению пешеходного движения в Москве в 1960 году был упразднен один из переходов через улицу Горького у Центрального телеграфа. Никакого увеличения скорости движения при этом, конечно, не было и не могло быть, так как транспорт все равно должен был останавливаться при красном сигнале светофора для пропуска автомобилей, движущихся в поперечном направлении. Не лучшим был и результат, полученный на магистрали Театральный проезд — Спасский ряд. Здесь раньше существовало девять переходов с очень большой интенсивностью пешеходов — от 6 до 9,5 тыс. человек в час и успешно работала «зеленая волна», обеспечивающая безостановочное движение со скоростью 45—50 км/час. После того, как на конечных пунктах магистрали были построены подземные переходы, обнаружилось, что на соседних, наземных переходах интенсивность движения увеличилась, так как некоторые пешеходы из ущерб своей безопасности стали экономить время, переходя улицу поперек. Тогда все наземные переходы, кроме двух, были ликвидированы. В результате число происшествий заметно уменьшилось, но на оставшихся двух переходах интенсивность движения пешеходов возросла до 12 тыс. человек в час, и возникла потребность в срочной постройке третьего тоннеля, так как автотранспорт теперь с трудом пробирался через сплошную стену пешеходов, а о движении со скоростью 45—50 км/час не может быть уже и речи.

В заключение следует отметить, что любое изменение условий движения транспорта и пешеходов в каком-то определенном месте обязательно повлечет за собой изменения и на привлекающих к данному месту участках. Поэтому любое мероприятие, пусть даже постройка тоннельного перехода, может не дать ожидаемого эффекта, если оно проводится изолированно, а не в комплексе с реконструкцией привлекающих участков улиц.

## ФРАНЦУЗСКИЙ

### МИКРОАВТОМОБИЛЬ «АМИ-6»

Фирма Citroen опубликовала в конце апреля основные технические данные опытных образцов нового микроавтомобиля, в котором имеется ряд конструктивных новшеств.

Из-за ввиду большой напряженности учебного движения во Франции, конструкторы старались создать не только малый и компактный автомобиль, но и сообщить ему некоторые специфические качества, проинтовнованные «местными условиями», а именно — устойчивость работы двигателя на малых оборотах, экономичность при медленном движении и «заподлицанном» потоке автомобилей и др.

По внешним линиям кузова автомобиля значительно отличается от привычных форм, свойственных кузовам типа «седан». Крыша автомобиля отгибается назад и образует почти такой же, как у задних стоек, загибание его от дождя, брызг и пыли. Это, кроме того, позволяет значительно уменьшить крышу при габаритах и улучшить доступ к нему. Как и в моделях автомобилей «Citroen» среднего класса, угол наклона заднего стекла и боковых проемов почти такой же, как у ветрового стекла. Передняя часть кузова также имеет необычный вид, чему способствуют прямоугольные фары.



На автомобиле установлен двухцилиндровый оппозитный, короткоходный двигатель с рабочим объемом 692 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 74 мм, ход поршня 70 мм) и принудительным воздушным охлаждением. Характерные конструктивные черты двигателя — косяк установленные клапаны, центральное расположение кулачковый вал, замкнутая головка цилиндра (степень сжатия 7.3:1). Сидящий на заднем сиденье вентилятор выдувает из клапанной камеры охлаждающее вещество, но с генератором повышенной мощности (220 Вт). Двигатель развивает мощность 21 л. с. при 4500 об/мин. Максимальный крутящий момент — 4.1 кгм при 2800 об/мин.

Двигатель выполнен в одном силовом блоке с четырехступенчатой коробкой передач и дифференциалом; он настолько компактен, что помещается под капотом не только аккумулятор и ящик с инструментами, но и запасное колесо. Привод от двигателя осуществляется на переднюю ось. Сцепление однодисковое, сухое, коробка передач четырехступенчатая, главная передача выведена на осевой вал. Передаточные числа: 5.51; 2.90; 1.92; 1.31, задний ход 5.61:1. Все передачи имеют синхронизаторы; главная передача выведена на осевой вал. Привод сцепления осуществляется с помощью троса; ручной тормоз действует на передние колеса; общая рабающая площадь тормозов составляет 36 см<sup>2</sup>. Рулевое управление — типа зубчатой рейки. Штурвал выполнен с одной изогнутой спицей, что обеспечивает хорошее наблюдение за приборами.

Среди других конструктивных особенностей следует отметить новые фары, расположенные не только по центру, но и всей системой зеркала, и поворотный картер фары прямоугольный и позволяющий вращаться в три разных направлениях, что свет лампочки не уступает по своей интенсивности мощным источникам света, которые было бы невозможно разместить в этом маленьком кузове. Специальное устройство позволяет регулировать нагрузку на ось, т. е. в зависимости от количества пассажиров в кузове.

## СОЧЛЕННЫЙ АВТОБУС «ИКАРУС»

На заводе Инарус в Вудапесте завершена работа по созданию опытного образца сочлененного автобуса, который во многих отношениях превосходит известные современные конструкции подобного рода, выпускаемые в капиталистических странах. По сравнению с обычными, по отношению мощности двигателя и общего веса он значительно превосходит, что обусловлено применением высококачественных стальных сплавов, выпускаемых в Западной Германии. При одинаковой с названным автобусом длине (10 м) и площади пола (40,5 м<sup>2</sup>) венгерский автобус имеет большую общую вместимость (190 пассажиров), в том числе больше мест для сидения.

Как показали испытания опытного образца венгерский сочлененный автобус «И-180» не менее подвижен и маневрен, чем автобусы поезда. Его преимуществом перед обычным автобусом с приемом является возможность обслуживания всех пассажиров одним кондуктором, наличие ряда дополнительных удобств для пассажиров.

На автобусе установлен 6-цилиндровый, четырехтактный дизель с прямым впрыском и водяным охлаждением. Этот двигатель, размещаемый под полом, развивает мощность 180 л. с. и имеет крутящий момент 60 кгм при 1200 об/мин. Привод от двигателя осуществляется через двухдисковое сухое сцепление и гидромеханическую коробку передач (на опытном образце временно устанавливается механическая коробка передач). Средний ведущий мост автобуса соответствует по своей конструкции жесткому мосту стандартного «Инаруса».

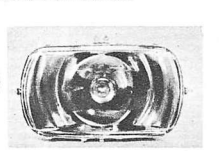
Для облегчения работы водителя автобус оборудован гидросилом руля. Тормозная система состоит из действующего раздельно и независимо друг от друга пневматических приводов к тормозам колес всех трех осей. В качестве стояночного тормоза применен безступенчатый, ручной тормоз с пневматическим усилителем. Кроме того, автобус оборудован упругими элементами, позволяющими использовать двигатель в качестве тормоза.

Для удобств автобуса соединены между собой штифтовой муфтой. Поперечные и вертикальные пересечения расчлененного автобуса обеспечивают удобным кругом обеспечиваются двойным

Габаритные размеры автобуса: длина — 3865 мм, ширина 1520 мм, высота — 1485 мм. Вала колес — 2300 мм, колея передних колес — 1260 мм, задних — 1220 мм. Сухой вес автобуса — 620 кг. Радиус поворота — 5,5 м.

Автобус АМИ-6 развивает максимальную скорость 105 км/час и расходует от 5,5 до 6,5 л топлива на пробег 100 км. Емкость бензобака — 25 л.

Серийный выпуск автобуса начнется в июле 1961 года.



шарниром. Поворотный круг диаметром 1800 мм является частью пола-прохода между обоими салонами, которые связаны между собой гашмашной.

Кузов автобуса — несущая конструкция, выполненная из алюминия, что обеспечивает постоянную жесткость и сохранение постоянной высоты входных подножек (320 мм) независимо от нагрузки автобуса. На передней и задней осях автобуса имеются по два гидравлических амортизатора, второй — только на среднем ведущем мосту — четыре тонких амортизатора. На колесах передней и средней ведущих осей устанавливаются шины размером 11.00-20, а на колесах задней оси 12.00-20.

Количество мест для сидения также варьируется в зависимости от характера эксплуатации автобуса. В городском автобусе первый салон имеет 29 мест для сидения, а второй 15 (в общей сложности 43 места для сидения, кроме мест водителя и кондуктора). В междугородном автобусе для сидения имеется 71 место. Он вмещает кроме того 39 пассажиров, стоящих у себя на небольшие расстояния.

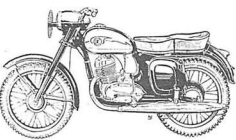
Габаритные размеры автобуса «Икарус» К-180: длина — 16 500 мм (первый салон — 6850 мм, второй салон — 6460 мм и проход 1140 мм). Максимальная ширина — 2500 мм, высота при полной нагрузке — 2850 мм. Радиус поворота равен 9900 мм. Максимальный поворот сочлененной части в горизонтальной плоскости составляет 30° в каждую сторону, а максимальный допустимый угол наклона в вертикальной плоскости ± 10°.

Высота автобуса в задней части составляет 2100 мм. Максимальная нагрузка на ось составляет 10,5 до 12,5 т. Сочлененный автобус имеет 63 колеса. При использовании его в качестве междугородного изменяют передаточные числа главной передачи (кроме соответствующих изменений внутри кузова), в результате чего максимальная скорость достигает 8 км/час.

Начало серийного производства сочлененных автобусов в Венгерской Народной Республике начнется в 1963 год.

\* Имеется в виду площадь проекции пола автобуса на дорогу.





На базе новых дорожных мотоциклов ЧЗ-43 и ЧЗ-44, которые подробно описаны в «За рулем» № 6, на заводе в Странониче (Чехословакия) созданы две спортивные кроссовые модели мотоциклов, отличающиеся повышенными динамическими качествами и лучшей проходимостью. Машины предельно легкие — не только для спортивных целей, но могут быть также использованы для эксплуатации в нормальных дорожных условиях, но с некоторыми изменениями.

В конструкции базовых моделей произведены с этой целью весьма существенные изменения. Прежде всего коснулись двигателя. В обеих моделях которого изменена система газораспределения, устанавливаются новые головки с двумя свечами и развитым обрешечением, а также введена вторая цепь системы зажигания. Одноцилиндровый двухтактный двигатель спортивного мотоцикла ЧЗ-460 имеет рабочий объем 123,2 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 52 мм, ход поршня 58 мм). Рабочий объем двигателя модели ЧЗ-461 равен 171,7 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 58, ход поршня 65 мм). Завинтование в обоих двигателях батарейной. Батарея второй цепи системы зажигания, включаемой при помощи переключателя в обходные фары, делает эти мотоциклы особенно надежными в гонках по пересеченной местности и при эксплуатации в условиях бездорожья. Целым успешным применением в кроссе служит также повышенная мощность двигателей — у двигателя ЧЗ-460 максимальная мощность составляет 8,5 л. с. при 2300 об/мин, а двигатель ЧЗ-461 при тех же оборотах колесчатого вала развивает максимальную мощность до 12 л. с.

Благодаря повышенной мощности двигателей обе новые модели мотоциклов имеют значительно лучшую динамику движения, высокую максимальную скорость (соответственно 85 км/час и 100 км/час), а также отличную способность преодолевать подъемы. Эти цели служат также и новая трехступенчатая коробка передач, в которой передаточные числа подобраны так, что наряду со способностью преодолевать крутые подъемы обеспечивается высокая скорость мотоцикла при движении по участкам дорог. Вместо применяемой на стандартных дорожных моделях единой передачи для пуска двигателя и переключения передач в спортивных мотоциклах установлены раздельные педали. Педаль зажигания в стальной кожух. Бессторонние испытания рамы базовой модели (дорожных мотоциклов) показали,

что она имеет большие запасы прочности и может быть без всяких изменений использована в кроссовых мотоциклах ЧЗ-460 и ЧЗ-461. Подвеска переднего колеса осуществлена на телескопической вилке, задняя подвеска несколько изменена в связи с увеличением размера колес и установкой кроссовых шин «Барузе» большого размера (задние шины в обеих моделях мотоциклов имеют размер 3,25-19). Поэтому задняя маятниковая вилка усилена в основании.

Передняя вилка у мотоцикла ЧЗ-460 имеет размер 2,75-19, а у мотоцикла ЧЗ-461 несколько больше — 3,00-19. Чтобы избежать превышения просвета между шиной и передним крылом, последнее сделано узким и большего размера, чем стандартное. Увеличен просвет также и между задним крылом и колесом.

И, наконец, значительно изменен руль в обеих моделях кроссовых мотоциклов. На нем применена быстросбрасывающаяся вращающаяся рукоятка управления дросельным золотником карбюратора. В соответствии с правилами ФИМ рычаги управления тормозом и сцеплением снабжены шарнирами, что уменьшает опасность травмирования гоночника при падении. Для уменьшения жесткости пиларный руль кроссовых мотоциклов выполнен распорным элементом.

В остальном обе кроссовые модели мотоциклов «Чезет» отличаются от стандартных, в том числе обивкой, ящиками и другими деталями серийного производства. Вибрация, возникающая при движении, сохраняется стандартные подножки для пассажира и двойное седло, что позволяет использовать эти спортивные машины для поездок вдвоем.

Сухой вес обеих кроссовых машин превышает вес стандартных мотоциклов на 8-10 кг. Так, мотоцикл ЧЗ-460 весит 121 кг, а ЧЗ-461 на 2 кг больше.

### ГАЗОВАЯ ТУРБИНА «ОСТИН»

На заводе «Остин» английского концерна «Бритниш мотор компани» создана новая конструкция газовой турбины, основным достоинством которой является

дизель оно составляет не менее 10 кг/л. с. Компактность и благоприятные весовые параметры достигаются главным образом за счет удачной компоновки и применения специальных материалов; в остальной конструкции не используются особо тяжелых деталей. Речь идет об одноваловой машине, в которой турбинное лопаточное колесо вращается с частотой до 20 тысяч в минуту, скорость 29 000 об/мин. Благодаря усилению осуществляется с помощью двойного редуктора с шевронными шестернями, уменьшающего число оборотов до 1500 в минуту.

Применение глушителей шумов позволяет снизить уровень шума до приемлемых значений. Благодаря облучившим усилителям, обеспечивается бесшумность работы турбины.

Турбина апропретирована без теплообменника. Благодаря относительно высокой максимальной температуре (800°С) в турбине достигается высокая удельная мощность. При испытании на стенде без теплообменника новая газовая турбина равномерно работала с полной нагрузкой в течение трех часов. Удельный расход топлива составил 460 г/л. с.

Описанная турбина установлена на грузовой автомобиль, проходящий в настоящее время длительные дорожные испытания.

яется малые размеры и вес. Так, длина турбины равна 840 мм, ширина 800 мм, высота 129 мм, а вес не превышает 410 кг. При мощности 250 л. с., разбиваемой турбиной, получается удельное соотношение веса и мощности 1,8 кг/л. с. в то время, как у лучших

На одном из американских заводов создан вседорожный автомобиль нового типа, способный преодолевать препятствия в виде больших бревен, невысоких стен и барьеров, а также двигаться по кочергам. Автомобиль состоит из радиального (в длину) и складывающегося по вертикальной оси остова, на котором укреплены при помощи балансира четыре колеса, имеющие независимый привод. Балансиры могут поворачиваться на 360°, привод колес осуществляется при помощи цепей, расположенных внутри балансира.

При управлении автомобилем передняя часть корпуса сминается относительно задней под углом. Благодаря этому появляется возможность поворота и движения в ту или другую сторону, причём остова машины с балансирами опирается на землю, перевертываясь обе его половины и вместе с тем поднимая и осаживая его. На дороге радиус поворота машины равен всего 5,5 м. Автомобиль имеет длину 7 м и ширину 2,28 м. При вертикальном положении балансира минимальный просвет между остовами и почвой может быть повышен до полутора метров. Минимальная высота автомобиля (без кабины) 123 см.

Поскольку балансиры с ведущими колесами могут самостоятельно подниматься вверх и вниз, этот автомобиль способен преодолевать крупные препятствия, совершая как бы гигантские «шаги» (фото 1). Перед препятствием в виде вертикальной стены сначала поднимаются передние колеса, затем остова выдвигается до размеров максимальной колесной базы и, наконец, задняя часть автомобиля приподнимается до необходимой высоты просвета (фото 2).

При движении по кочергам остова автомобиля вместе с кабиной сохраняет горизонтальное положение, как это видно на фото 3.



Выдающиеся успехи спортсменов стран народной демократии ● „Трабант“ и „Вартбург“ впереди лучших европейских автомобилей ● Мотоциклисты ГДР и Чехословакия лидируют в чемпионате мира.

## СЕРИЯ ЭКСТРА-ДЕГЕРА

### ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОЦИКЛЕТНЫМ ГОНКАМ

Известный немецкий спортсмен Эрнст Дегнер (ГДР), выступавший на мотоциклах МЦ-125 и МЦ-250, выпускаемых народным предприятием в Цшоулу, добился ряда крупных успехов в международных соревнованиях, проведенных в Италии, Испании, Австрии, ФРГ и других странах.

#### БОЛЬШОЙ ПРИЗ ИСПАНИИ

Уже на международных гонках в Имоле (Италия), являющихся своеобразной генеральной репетицией перед началом розыгрыша первенства мира и поэтому традиционно собирающих лучших гонщиков всех фирм, Эрнст Дегнер обескуражил многих, пройдя лучший круг со скоростью 134 км/час. Правда, в этой гонке ему не повезло, так как в дальнейшем из-за дефекта в коробке передач он был вынужден сойти с дистанции, но уже следующее крупное международное соревнование принесло ему успех.

Речь идет о первом туре чемпионата мира — гонках на Большой приз Испании, состоявшихся в Барселоне. Здесь Дегнер завоевал свои первые 6 очков в чемпионате, выйдя на второе место в классе мотоциклов до 125 см<sup>3</sup>. Лишь на 20 секунд отстал он от победителя соревнований Тома Филлиса, выступавшего на японском мотоцикле «Хонда», значительно опередив представителя Южной Родезии Динна Редмана и англичанина Майкла Хайлвуда. В гонках на мотоциклах класса 250 см<sup>3</sup> победил Гари Хонкин, вторым был Филлис. Гонки на мотоциклах класса 350 см<sup>3</sup> в программу Большого приза Испании не входили.

В следующих крупных международных соревнованиях — гонках на Большой приз Саара Дегнер блестяще взял реванш за поражение Гари Хонкина МЦ-125 дистанцию 75,76 км (20 кругов) с более чем минутным отрывом от преследовавшего его Динна Редмана и Тома Филлиса. В этой гонке удачно выступил также и другой спортсмен из ГДР — Ханс Фишер, занявший второе место. Он же был вторым в классе 250 см<sup>3</sup>, уступив первенство лишь Филлису и оставив позади себя многих других гонщиков мира. Любопытно, что и Бекс Гюмеллер Филлис показал лучшее время круга: на мотоцикле МЦ-125 он прошел со скоростью 102,25 км/час, а на мотоцикле МЦ-250 — со скоростью 119 км/час.

Триумфально онионились для спортсменов ГДР гонки на Большой приз Австрии в Зальцбурге, где не только Эрнст Дегнер, но и Вернер Музиоль не имели равных в мотоциклетных гонках класса 125 см<sup>3</sup>. В этой гонке Дегнер, выходящий в борьбе, оторвался от Филлиса, Редмана и других гонщиков, выступающих на японских «Хондах», испанских «Бульетано» и английских ЕМЦ, более чем на круг. В соревнованиях же в классе мотоциклов класса 250 см<sup>3</sup> Дегнером и Филлисом развернулась отчаянная борьба, в результате которой после прохождения дистанции Эрнст Дегнер был впереди Филлиса на... толщину покрышки переднего колеса. Замеча-

тельный немецкий гонщик вырвал эту победу, пройдя лучший круг со скоростью 122,57 км/час. Отличился также и Вернер Музиоль, сумевший в напряженной борьбе завоевать третье место в Динне Редмана.

Таким образом, спортсмены ГДР сделали в первые же международные соревнования сезона серьезную заявку на мировое первенство по шоссейно-кольцевым гонкам на мотоциклах. В розыгрыше Большого приза Австрии интересная борьба развернулась также и в классе 350 см<sup>3</sup>. Здесь в течение почти всей гонки доминировали чехословацкие спортсмены, выступавшие на «Лая-350»; сначала лидировал с большими отрывом Счастный, затем его сменил в качестве лидера Гавел, но обним чешским спортсменом не повезло. Сначала сошел с дистанции Счастный, а затем, за два круга до финиша, потерял лаврарию Гавел. В результате победа в этом классе машины неофициально досталась новозеландцу Андерсону.

#### БОЛЬШОЙ ПРИЗ ФРГ

Эти соревнования, явившиеся вторым туром чемпионата мира, проходили под знаком большого преимущества гонщиков из стран народной демократии. Наиболее ярко оно проявилось в гонках на мотоциклах класса 125 см<sup>3</sup>, где из четырех первых мест три достались гонщикам из ГДР, причем явивший второе место англичанин Шепера также выступал на мотоцикле МЦ провозимого народного предприятия в Цшоулу. Эрнст Дегнер, пройдя всю дистанцию со средней скоростью 158,43 км/час, был в этих гонках не только победителем, но и установил новый рекорд — трассы Хоненхайм, развил на лучшем круге скорость 160,5 км/час. Третье место занял представитель ГДР — четвертое место — Фишер.

Победой в Хоненхайме замечательной гонки ГДР Эрнст Дегнер закрепил свое лидирующее положение в чемпионате мира, набрав в итоге двух туров 15 очков.

Лидируют в чемпионате мира также и чехословацкие спортсмены Счастный и Гавел, имеющие в сумме с рабочим объемом до 350 см<sup>3</sup> они не имели себе на трассе Хоненхайм равных и уверенно заняли первые два места, оставив далеко позади себя Гальмаша (ФРГ), ирландца Ренсена и Пласа (ФРГ), выступавших на английских мотоциклах «Иортон». Поскольку гонки на Большой приз ФРГ являлись для мотоциклов класса 350 см<sup>3</sup> первым значительным соревнованием чемпионата мира, следовательно имеют лояна соответственно 9 и 6 очков.

В классе 250 см<sup>3</sup> Дегнер потерял отнюдь незначительную, финишировав лишь четвертым, после японца Такахаси, Динна Редмана (Южная Родезия) и новозеландца Ренсена. Победителем прошлого года чемпионом мира и чемпионом Австрии. Как и в Австрии, гонка в классе 250 см<sup>3</sup> проходила весьма напряженно, и исход ее определялся в последнюю секунду, а вернее — в доли се-

кунды. Редман проиграл японцу 0,4 секунды, новозеландцу Такахаси — лидеру с рекордной скоростью 189,5 км/час.

#### БОЛЬШОЙ ПРИЗ ФРАНЦИИ

Доли секунды решили исход борьбы также и за Большой приз Франции в классе 125 см<sup>3</sup>. Здесь на протяжении всех 13 кругов дистанции (104,71 км) лидировали попеременно Эрнст Дегнер, МЦ и Тома Филлис на «Хонде», причем оба гонщика показали одинаково лучшее время круга — 1:13,0. Победителем соревнований на финише был Филлис, выигравший у своего искусного противника 0,2 секунды. Лиднец Такахаси, после Редмана, Хайлвуда и известного швейцарского гонщика Тавери.

После трех туров чемпионата мира уверенно лидирует Эрнст Дегнер, набравший 21 значительное очко. На втором месте — Филлис, 16 очков и на третьем — Редман (10 очков).

В классе мотоциклов до 250 см<sup>3</sup> особенно напряженной борьба ошислась между лидерами Хонингом, Такахаси и Редманом, набравшими после двух туров равное количество значительных очков. Но все карты сыграли Филлис и Хайлвуд, сразу захватившие лидерство и выигравшие у Такахаси больше минуты и Редмана. Контрастная картина показала сначала лучшее время круга, вскоре был вынужден сойти с дистанции Филлис, но победителем соревнований Филлис: дистанцию 120,82 километра (15 кругов) он прошел ровно за 1:00,00, т.е. с отрывом 120,82 километра от победы выдвинула Филлиса на первое место в чемпионате мира — после трех туров он имеет 14 очков; столько же очков у Такахаси и Редмана. У Хонинга — 10 очков, а экс-чемпион мира Провини — 8.

В классе 350 см<sup>3</sup> не входили в программу розыгрыша Большого приза Франции. В классе 500 см<sup>3</sup> легко выиграл Гари Хонкин на мотоцикле «Ита-Риста», набрав после двух туров 12 очков. Он является наиболее вероятным претендентом на звание чемпиона мира в этом классе мотоциклов.

#### ХОРСТ ФЮГНЕР — ЗАСЛУЖЕННЫЙ МАСТЕР СПОРТА ГДР

Среди спортсменов Германской Демократической Республики звание «Заслуженный мастер спорта» было удостоено лишь два человека — легкоатлет Боксеры и велосипедисты. Первым мотоциклистом, которому присвоено это высокое звание, является известный гонщик Хорст Фюгнер, завоевавший в 1958 году второе место в чемпионате мира по шоссейно-кольцевым гонкам (класс А, до 250 см<sup>3</sup>) и одержавший другие многочисленные победы в международных соревнованиях. Фюгнер начал свою спортивную карьеру в 1952 году, участвуя в соревнованиях на мотоциклах МЦ-250 и МЦ-125, выпускаемых народным предприятием в Цшоулу.

#### НОВЫЕ ГОНЩИК ЭКСТРА-КЛАССА

В гонках на Большой приз Сиракуз, явившихся первым крупным соревнованием сезона на гоночных автомобильной лозой первой формулы, неожиданно оказался победителем доселе малоизвестный молодой итальянский спортсмен Джанкарло Багетти. Несмотря на то, что приз оспаривали такие сильнейшие гонщики экстра-класса, как чемпион мира австралиец Дикен Брэкхем, американец Дэйв Пратт, французский представительница мира, молодой итальянский гонщик (завязав к тому же неудачно старт) Уильямс выиграл гонку. Начав ее лидирующим, шестого круга Дегнеру пришлось отступить, а Багетти прошел на автономном «Феррари» за 1:50,08,2, т.е. с отрывом в 56 секунд, что является новым рекордом трассы.



ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ  
ДЛЯ РАЛЛИ

«В истории молодого спорта — автомобильного ралли — зафиксирован случай, когда экипаж, участвуя в серьезнейшем соревновании, проехал от Стокгольма до последнего КМ в Швеции на «Кайр» («Импульс»), имея в своем распоряжении только... обыкновенные наручные часы. Подобный опыт неслучайно всегда рекомендуется раллистам. — пишет немецкий журнал «Иллюстрированный моторспорт» (ИМДР). — Эти приборы требуют особенно четкого и строгого поставленного контроля средней скорости, практического осуществления же — с помощью специальных инструментов».

Журнал рекомендует следующий минимальный набор вспомогательных средств для «штурманской» работы членов экипажа, участвующих в ралли:

- 2 секундомера (особенно необходимые для прохождения участков равномерного движения);

- 1 хорошие часы (еще лучше — авиационный хронометр);

1 таблицу времени в интервале от 35 до 65 км/час, с делениями до 1/10 км/метр;

1 логарифмическую линейку.

«Относительно целесообразности применения приборов типа «спид-пилот» существуют различные мнения. — пишет журнал. — Хотя они еще применяются довольно широко, особенно на международных соревнованиях, многие опытные спортсмены считают, что вполне достаточно более простые приборы».

«Спид-пилот» обязательно но дополнительное освещение в кабине, устроенное так, чтобы не мешало водителю, облучать труд «штурмана», совершенно необходимо. Нельзя забывать, что в таких длительных соревнованиях, как ралли, происходит обычно, в спlohх дорожных условиях, утомление организма отнюдь не ограничивается общими формами. Особенно напрягается в этих соревнованиях зрение, поэтому рекомендуется устанавливать дополнительное освещение у всех приборов, а также пользоваться специальными устройствами для чтения географических карт, показанных на фото. Устройство это представляет собой картонный (или пластмассовый) усеченный конус со встроеными в нижнее основание увеличительным стеклом и экиранированной лампочкой.



Опыт показал также, что для лучшего освещения виражей, прочтения наименований населенных пунктов, дорожных знаков и указателей целесообразно размещать отражающую фару-испаритель на крыше автомобиля. Если же нет возможности установить фару-испаритель с внутренней стороны ветрового стекла.

«Спид-пилот» и дополнительное устройство на щитке приборов — ластичной снобы для «штурмана» (это, как показали исследования, сохраняет много сил у участника), а также столонка либо выдвинутый доски для работы с картами и маршрутными листами.

## СЕНСАЦИЯ НА ЮРБУРГСКОМ КОЛЬЦЕ

Под таким заголовком опубликованы многие европейские автомобильные журналы пространно описывают подробности неординарных итогов международного ралли «Ханзат» — крупного европейского соревнования, состоявшегося традиционно проводимого на трассах Западной Германии и, в частности, на знаменитом Юрбургском шоссе.

В нынешнем году это соревнование привлекло необычайно большое количество участников — 287 экипажей, выступивших на различных автомобилях, как английские «Остин», итальянские «Альфа-Ромео», западногерманские «Порше», шведские «Вольво» и др. Среди стартовавших были три «Трабанта», составивших команду народного предприятия Заксенринг (Германская Демократическая Республика), шесть «Вартбургов», водители которых выступали в личном зачете, а также четыре «Вартбурга» — команды народного предприятия «Автоваз в Эйзенахе».

Как известно, ключевым элементом соревнований в общей сложности ралли «Ханзат» считаются гонки на Юрбургском кольце. Они являются заключительным и решающим, третьим этапом ралли, после «Маршрута 15» горно-эзведного ночного пробега протяженностью 400 км со стартом в северной части городов — и «Маршрута 1000 виражей» протяженностью 150 км, трудного дорожника соревнований на территории административной области, через Эйфель, до «Северной петли» Юрбургского кольца. Так, на этой общей дистанции — 450 км, так и на первом «автомобильном» по всему Юрбургскому кольцу смена водителей не регламентируется, но в заключительной «гонке» на «Юрбургском кольце» разрешается вести машину лишь водителям «№ 1», т. е. «первым пилотам» экипажа. Для выравнивания шансов экипажей из разных классов, введен своеобразный гандикап, существо которого состоит в том, что на каждой из шести участков Юрбургского кольца установлены различные (по классам) контрольные сроки прохождения, причем опоздавшие на 1 секунду пенализируются здесь не одним, а двумя штрафными очками. Кроме того, контрольные заезды на кольцо также влияют на итоговую результативность.

Напомним, что еще в 1959 году ни одному из «Трабантов» не удалось уложиться в контрольное время, хотя тогда карьеристы были не столь жесткими, как в нынешнем году. На этот раз «Трабан-

ты» и «Вартбурги», выпускаемые народными предприятиями ГДР, полностью вытеснили английские автомобили всех других европейских марок. Достаточно сказать, что единственными (среди 287 экипажей) занявшими зачетными местами «нуль» были экипажи двух «Трабантов» в составе Галле—Георги и Фельдман—Кенниг. Они прошли соревнования с одинаковым временем и поэтому разделили между собой первое и второе места в своей классовой группе в общем зачете. На третьем месте в классе серийных автомобилей до 600 см<sup>3</sup> был также экипаж «Трабант» (в составе Асмус—Пинер), благодаря чему команда народного предприятия Заксенринг завоевала первое место в командном зачете. Все шесть названных спортсменами удостоены золотых медалей.

Столь не успешно выступили раллисты ГДР в классе серийных автомобилей до 1000 см<sup>3</sup>. Здесь победили хорошо известные советским спортсменам (по ралли «За мир и дружбу») Отто и Клар, выступавшие на «Вартбурге». Они вышли на первое место и получили золотые медали, а другие два экипажа автомобилей «Вартбург» — серебряные.

Наконец, немалый успех был достигнут экипажем ГДР в классе автомобилей «Большого туризма» с рабочим объемом цилиндров двигателях до 2000 см<sup>3</sup>. Здесь выиграл экипаж с «Вартбург» (Рюттингер—Тиль и Рюдигер—Велнер) заняли в этом классе второе место. В общей сложности в этом заезде золотые и две серебряные медали.

В общей сложности раллисты ГДР завоевали в этих крупных международных соревнованиях 10 золотых и шесть серебряных медалей, победили в двух классах, выиграли командное первенство и стали абсолютными чемпионами. Первые три места в общем личном зачете. Это — необычайный успех, которого удалось достичь в международном ралли «Ханзат» ни одному европейскому экипажу и тем более какой-либо одной стране.

Лишь на четвертое место в общем личном зачете выиграл западногерманский экипаж в составе Гетер—Руби (на автомобиле «ДЖВ-Юниор»), на пятое место — экипаж английского автомобиля «Остин-Хилей».

Второе место в командном зачете заняли «Судайер-Ханзат» — экипаж, выступавшая на автомобилях Porsche, «Мерседес-Бенц» и БМВ-700. Команда народного предприятия «Автоваз в Эйзенахе» заняла четвертое место.

## ЧЕХОСЛОВАКИ НА ПЕРВОМ МЕСТЕ

## ЧЕХОСЛОВАКИ СПОРТСМЕН МИРОСЛАВ СОУЧЕК — НА ВТОРОМ МЕСТЕ

В первом туре чемпионата мира по моторспорту — соревнованиях на Большой приз Швейцарии в Паиерне — доминировали шведские спортсмены. Борьба за приз развернулась между Стен Лундквистом, выступавшим на мотоцикле «Битто», и Биллией Нильссеном на мотоцикле «Хускварна». О напряженности этой борьбы говорит уже то факт, что после 180-минутной гонки победу Лундквиста обеспечило известное преимущество в 0,1 секунды. Третьим был тоже швед Гуннар Иоханссон. На четвертое место выиграл представитель паиернцев — британец Вилли Эстерле, выступавший на мотоцикле «Майко», а пятое место занял чехословацкий спортсмен Мирослав Соучек на ЗСО.

Чемпион мира 1959 года Стен Лундквист не ограничился этой «зачетной» победой — первое первенство 1961 года и отлично провело также оба заезда в кроссе на Большой приз Австрии, являющиеся вторым туром чемпионата. Но на этой трассе он

уже встретил сильное сопротивление не только своих соотечественников, но и со стороны англичан и чехов. Так, выступавший на мотоцикле «Битто» британец Джек Бартон в обоих заездах был вторым, отставши в первом заезде Нильссена. Иоханссон же в первом заезде был третьим, а в последнем — вторым. Третьим был чехословацкий спортсмен Соучек (в первом заезде он был пятым). Нелюбо прошел дистанцию кросса и представитель Великобритании — известный советским спортсменом по прошлогодичным международным соревнованиям в Ленинграде, Гамбурге и Риге. Он занял пятое место.

Хотя Мирослав Соучек и остался в общем зачете по чехословацким результатам на третьем месте, его турнирное положение после двух туров чемпионата вышло, чем у Билли Нильссена и Джек Бартона. Набрал 7 очков, он делит вместе с Гуннар Иоханссоном второе и третье места, сохраняя шансы на победу в чемпионате.



**Моделисты  
Узбекистана  
обретают  
опыт**



В. Шелепов (справа) и его ученик Н. Курганов устанавливают рекорды Узбекской ССР по автомодельному спорту.

**П**арк имени Сталина — одно из любимых мест отдыха жителей Ташкента. Но сюда приходят не только отдыхать. В 1958 году по инициативе республиканского комитета ДОСААФ здесь был построен бетонированный автомодельный спорт. На нем и состоялась первая встреча моделистов Узбекистана. Спортивные результаты этого соревнования были невысокими. Большинство представленных миниатюрных автомобилей не отвечало современным техническим требованиям. Аиджанчи, например, выставили трехколесные автомобилички. Неудачи постигли спортсмены, выступавших с гоночными моделями и полумакетами. Никому из них не удалось запустить двигатель.

Впрочем, это нас мало удивило. Ведь в республиканской организации ДОСААФ не было тогда квалификационных инструкторов, выступавших с организацией автомобильных кружков. Поэтому

вскоре после проведения встречи мы направили энтузиастов автомодельного спорта Г. Стасюка, В. Шелепова, О. Маслова на семинар, организованный при Центральной лаборатории автомоделизма ЦАМК СССР.

И вот в январе 1959 года в одной из комнат Ташкентского автомотоклуба собрался восемь ребят — будущий коллектив автомодельной секции. Руководитель секции Г. Стасюк подробно рассказал собравшимся о плане предстоящей работы, о будущих соревнованиях, познакомил с типами и классами моделей автомобилей. Постепенно приобреталось оборудование, инструменты, станки. Со временем моделисты научились изготавливать кузова, пресс-формы.

Почти одновременно начались регулярные занятия кружка автомоделистов при Самаркандской областной станции юных техников. Со школьниками здесь занимался В. Шелепов. А несколько позже приступили к работе члены секции при областной АМК. Их возглавлял С. Чапчакчи.

Как вторым республиканским соревнованиям ташкентцы уже смогли сделать модели с электрическими двигателями и с двигателями внутреннего сгорания. Лучший результат во время этого состязания показала гоночная модель, построенная Г. Стасюком. На ней был установлен двигатель с рабочим объемом 2,5 см<sup>3</sup>. Модель прошла восемь кругов со скоростью 75 км/час. Неплохими результатами добились и ряд других конструкторов миниатюрных автомоби-

Автомобиль Геннадия Стасюка с пятнубовым двигателем развил на дистанции 500 м рекордную скорость — 138,461 км/час.



лей. Это была убедительная агитация за автомодельный спорт.

В 1959 году наши спортсмены участвовали во всесоюзном первенстве. За-

няли они тогда одно из последних мест. Но это не ослабило у них желания заниматься любимым видом технического творчества. Всесоюзные соревнования стали для них хорошей школой. Узбекские моделисты с помощью опытных спортсменов, работников Центральной автомодельной лаборатории выяснили причины своих неудач, детально ознакомились с компоновкой узлов микроавтомобилей чемпионов страны, с рецептами составления горючих смесей.

Начат республиканских соревнований автомоделистов 1960 года вышло уже двадцать восемь спортсменов. Обширные знания мастеров, убедительно говорят итоги встречи. Модель Г. Стасюка (рабочий объем двигателя 5 см<sup>3</sup>) развила скорость 124 км/час. Гоночная модель самаркандца В. Шелепова с двигателем внутреннего сгорания 2,5 см<sup>3</sup> прошла дистанцию со скоростью 94,5 км/час. Хороших результатов добились не только участники, но и их воспитанники: Н. Курганов (Самарканд), Г. Чудев и В. Федорцев (Ташкент).

В состав сборной команды Узбекистана, отстаивавшей спортивную честь республики на IV Всесоюзных соревнованиях, вошли спортсмены Ташкента и Самарканды. На протяжении почти всей этой встречи наша команда шла без поражений. Штрафные очки принесла только одна радиоуправляемая модель.

Соревнования показали, что развивать моделизм только в Ташкенте и Самарканде уже недостаточно. Пора было от экспериментов переходить к развитию массового автомодельного спорта в республике. Такую работу мог осуществить только единый руководящий центр, который поддерживал бы непосредственную связь со всеми областями, оказывая методическую и практическую помощь возникающим в АМК, домах пионеров и школах автомодельным кружкам.

Таким центром стала автомодельная лаборатория, созданная при республиканском спортивном автомотоклубе. Руководить ею поручили уже зарекомендовавшего себя в качестве опытного конструктора и хорошего организатора Г. Стасюку.

При республиканском спортивном клубе был проведен семинар по повышению квалификации инструкторов автомоделизма. Аналогичный семинар для работников школ, детских технических станций и домов пионеров был организован в Термезе.

Опыт показывает, что автомоделизм развивается успешно там, где доселефакские организации работают в сотрудничестве с органами народного образования. Примером тому может служить Самаркандская область, в которой кружки действуют при АМК и при станциях юных техников. Моделисты здесь тесно связаны друг с другом, обмениваются опытом, проводят совместные соревнования.

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

Корректор Н. В. Зуева. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева. Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24. Время работы редакции с 9.00 до 19.00.

Славно в набор 28.V.61 г. Вум. 60 x 92½ x 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 390 000 экз. Подп. к печ. 22.VI.61 г. Г 71122 Цена 30 коп. Зап. 2213.



На снимке: рекордмен Узбекской ССР по автомобильному спорту, воспитанник Ташкентского АМК В. Феридзе.

Автомоделизм не может развиваться без кортидромов. Поэтому в республике развернулось строительство бетонных площадок для соревнований автомоделей. В Ташкенте, Самарканде уже действуют кортидромы. Строятся они в Андижане, Бухаре и других городах.

В 1961 году в столице республики впервые были проведены соревнования на установление рекордов Узбекистана по автомобильному спорту. За звание рекордсмена боролись четырнадцать моделлистов. Два дня на ташкентском корте не умолкал гул микродвигателей. Семь рекордов было занесено в таблицу.

Моделлисты Узбекистана обретают опыт. Впереди у них большие старты на финале Спартакиады по техническим видам спорта.

**Д. НАРЕЖНЫЙ,**  
инструктор республиканского комитета ДОСААФ УзССР.

## КОНКУРС ЖУРНАЛА „ЗА РУЛЕМ“

Редакция журнала «За рулем» продолжает открытый конкурс на лучший фотоснимок и приглашает принять в нем участие как фотографов - профессионалов, так и любителей.

Тематическая направленность снимков — подготовка организациями ДОСААФ водителейских кадров; распространение технических знаний среди населения; автомобильный, мотоциклетный, водно-моторный спорт, туризм, моделизм.

Для победителей устанавливаются премии:  
ПЕРВАЯ — 100 руб.;  
ДВЕ ВТОРЫЕ — по 50 руб.;  
ТРИ ТРЕТЬИ — по 25 руб.

На конкурс принимаются фотографии размером 13×18 см и больше, нажда в двух экземплярах.

Лучшие снимки будут публиковаться по мере поступления.

Срок представления материалов — до 1 января 1962 года.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., дом 4 (на фотоконкурс).

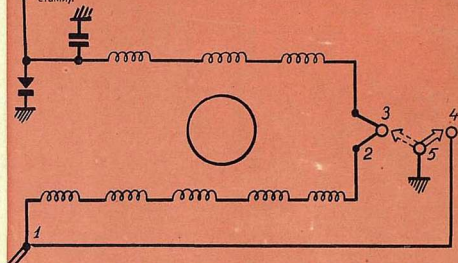
Редакция.

## ИЖ С ГЕНЕРАТОРОМ ПЕРЕМЕННОГО ТОКА

Можно ли перевести электрооборудование ижевского мотоцикла на переменный ток? Да, причем с большим выигрышем. На своем ИЖ-49 я произвел такую замену: вместо генератора постоянного тока установил генератор Г-385 переменного тока. При этом были сохранены килучок и регулятор опережения зажигания, так как техническая характеристика генератора позволяет регулировать момент зажигания в пределах  $\pm 10^\circ$ .

Генератор помещен на диэлектрическом кольце, которое закреплено в гнезде генератора укороченными болтами М-6. Нужно иметь в виду, что конусность конца шейки коленчатого вала ИЖ-49 и Г-385 одинаковы.

В отличие от схемы А. Фомичева, опубликованной в № 1 «За рулем» за 1960 год, приведенная здесь схема имеет преимущества. Двигатель мотоцикла запускается при повышенном напряжении. Когда переключатель 5 находится на контакте 4, все катушки генератора соединяются последовательно и суммарное напряжение составляет 10—11 вольт (если при последовательном соединении катушек генератор не возбуждается до такого напряжения, нужно концы обмоток 1 и 2 поменять местами).



Сразу после запуска двигателя переключатель 5 ставится на контакт 3, и вся система работает как по заводскому паспорту, т. е. три катушки — на зажигание, остальные пять — на освещение.

Электрооборудование на моем ИЖе с генератором переменного тока работает безотказно в течение двух лет при любых температурах.

В остальных элементах схема повторяет устройство электрооборудования на мотоциклах М-1М и К-55.

**Г. ТОМАШЕВИЧ.**

Тавда, Свердловской обл.

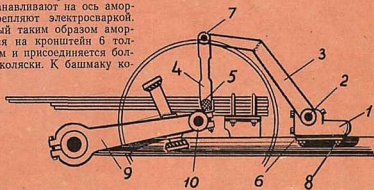
## ДЛЯ УДОБСТВА ПАССАЖИРА

При езде по неровным дорогам пассажир, сидящий в коляске мотоцикла М-72, испытывает неудобства из-за сильной тряски. Для того чтобы погасить колебания торсиона, можно установить на раму коляски амортизатор от «Москвича-401». При этом стандартный правый амортизатор 1 подкрепляет некоторой перделке: изжалоком срезают сварку крепления рычага 3 к оси 2 и снимают рычаг со шлицевого конца оси. На расстоянии 100 мм от верхнего конца ее делают угловой распил, после чего производят сгиб на  $60^\circ$ , а затем сваривают, как это показано на рисунке. Рычаг, повернутый на  $180^\circ$  от первоначального положения, устанавливают на ось амортизатора и закрепляют электросваркой.

Подготовленный таким образом амортизатор крепится на кронштейн 6 толщиной 10—12 мм и присоединяется болтами 8 к раме коляски. К башмаку ко-

ляски 9, под болты, стягивающие ось 10, приваривают уголок длиной 60 мм со втулкой 5. В нее впрессовывают кусок амортизационной резины. Верхний конец рычага амортизатора соединяют с башмаком при помощи стандартной стойки 4 амортизатора и двух пальцев 7. Мотоцикл с амортизатором «Москвича» прошел более 60 тыс. км (большую часть времени с пассажиром), при этом планность хода стала значительно выше, а износ втулок и оси башмака намного уменьшился.

**Г. ЖЕМОЧКИН.**





И ю л ь 1 9 6 1

За рулём

С каждым годом увеличивается число станций проката автомобилей в стране.

На снимке: выдача автомобилей в прокат на 12-й базе г. Москвы.

Фото Е. Тихонова