



МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ ИНСТИТУТ

ЗА РУЛЕМ

подписано **М а й 1963**

№ 5 1963г.



И.И.И.
За рулем

Май 1963. Год издания 21-й



В этом номере:

Герои семилетия	1
В. Сысоев. Главное — массовость!	2
Б. Романов. Могучий резерв	5
А. Таранов. Веление времени	7
Е. Петренко, Л. Ряховский. Самоуверенность в действии	8
В. Моисеенко. Шофер идет на таран	10
Ф. Мятков. Продолжение славы боевой	11
З. Сироткин. Силачи для карьеров По следам наших выступлений	12
Р. Яров. Энтузиазм на тормозах	14
О путях развития ралли	15
В. Абрамьян, В. Рожнов. Чего нет в справочниках	16
А. Тенятов. Балансировка колес автомобилей	18
И. Штрапиш. Чему отдать предпочтение?	20
Читатели советуют	21
В. Алексеенко, Ф. Мамаев. Так ли вы ездите на мотоцикле?	22
Почтовый ящик общественной приемной «За рулем»	23
Г. Соловьев. Впервые со звездным сбором	24
И. Турбабо. Перед летними стартами	25
Новое в картинге	26
Продвиговано жизнью	27
М. Николаев. Как улучшить вашу «Стрелу»?	28
Л. Хмелевский. Из Москвы в Волгоград	29
Новости зарубежной техники	30
Страница истории	31
	32



9 мая 1945 года советский народ праздновал великую победу. В тяжелых четырехлетних боях Великой Отечественной войны Советская Армия и Военно-Морской Флот наголову разбили гитлеровские фашистские полчища.

Шли годы. Под руководством Коммунистической партии наш народ залечил тяжелые раны, нанесенные войной. Еще краше стали города и села Родины. Колоссальных успехов достигли промышленность, сельское хозяйство и транспорт страны. Партия ведет страну от победы к победе.

Советский народ помнит урони Великой Отечественной войны. Борься за мир, он вместе с тем все делает для дальнейшего упрочнения обороноспособности СССР. Свято чтит народ память героев, прославивших советское оружие в боях за Родину.

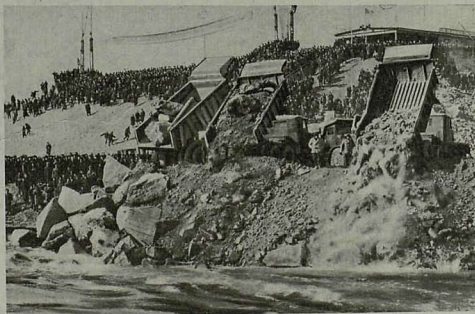
Никогда не пустуют залы Центрального музея Советской Армии в Москве. Здесь можно встретить и ветерана войны, и безусого бойца, с гордостью думающего о своих отцах и дедах, подлинных героях Родины.

На снимке: в залах Центрального музея Советской Армии (слева направо) — водитель первого класса В. Кириллов, диспетчер автобазы Н. Кондрашев, водители первого класса П. Теткин и Ю. Лубяницкий. Первые трое — участники Великой Отечественной войны — награждены орденами и медалями.

Фото и текст Н. Веричюк

Первые самосвалы сбрасывают бетонные глыбы в проран.

Фото В. Соболева и В. Бармина (фотохроника ТАСС)



Представители многих стран учатся в Московском автомобильно-дорожном институте. Здесь в лице советских студентов они нашли верных друзей и товарищей. На первой странице обложки (слева направо) студенты: Фудза Балмин с острова Мауриния в Индийском океане, Парфз Карса из Тото и дипломник Анатолий Губанов.

Фото Н. Веричюк

За нашу Советскую Родину!

СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ
ВОДЕЯТЕЛЬ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТА

Г Е Р О И С Е М И Л Е Т К И

От берегов Заполярья до предгорий Памира, от Балтийского моря до Тихого океана кипит на просторах Родины созидательный труд советского народа. С каждым годом все отчетливее видны вершины коммунизма, все шире и прекрасней горизонты. Никогда еще держава наша не вступала в пору весны такой могучей! Восхищенными взглядами следит переломное человечество за ее успехами, за подвигом народа — творца коммунистического общества.

Творчество на благо Родины, во имя коммунизма стало смыслом жизни и высшей целью советского человека. В ходе борьбы за осуществление Программы КПСС рождаются все новые и новые герои. Каждый день приходят вести о новых трудовых достижениях участников соревнования за досрочное выполнение семилетки.

То, что произошло 25 марта на Енисее, у Дивногорска, нельзя переоценить. Перекрыта река, которая считалась неукротимой. Енисей подчинен воле советского человека. Героическими усилиями строителей укрощены гигантские силы этого богатыря Сибири.

Среди многотысячного коллектива строителей ГЭС большой отряд составляют шоферы. Управляя могучим самосвалом, они в день перекрытия Енисея показали образцы трудового героизма. Первым сбросил тяжелый груз в проран и начал штурм могучей реки один из лучших водителей строительства Леонид Константинович Назимко. Шофер первого класса, кандидат партии Леонид Назимко приехал на Красноярскую ГЭС со строительства Иркутской электростанции. Его 25-тонный самосвал прошел свыше 200 тысяч километров без капитального ремонта. Это водитель высокого класса, подлинный герой стройки.

Вслед за Леонидом Назимко повели свои самосвалы Геннадий Данилов, Юрий Коков, Николай Гайюни, Федор Балашин. Они завоевали первенство в соревновании, и им доверили начать наступление на Енисей. Отсыпка каменного банкета в проране была завершена за 6,5 рабочих часа вместо двух суток, предусмотренных планом.

Трудовой подвиг на Енисее — это победа нашего социалистического строя, нашей родной Коммунистической партии, нашего великого народа.

Советский народ — народ героев. За его плечами большой и славный путь борьбы, трудовых и военных побед, впереди — широкие и ясные перспективы, раскрытые Программой КПСС. Шаг за шагом, претворяя в жизнь предначертания партии, советский народ уверенно идет к своей великой цели — коммунизму.

Всегда с партией, всегда в ряду борцов! В этом и только в этом прочнейший залог счастья народного.

**ДА ЗДРАВСТВУЕТ СОЗДАННАЯ ЛЕНИНЫМ
СЛАВНАЯ КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА!**

**ДА ЗДРАВСТВУЕТ КОММУНИЗМ, УТВЕРЖДАЮЩИЙ
НА ЗЕМЛЕ МИР, ТРУД, СВОБОДУ, РАВЕНСТВО,
БРАТСТВО И СЧАСТЬЕ ВСЕХ НАРОДОВ!**



Шофер первого класса
Леонид Назимко.
Фото Т. Мельни

ГЛАВНОЕ—МАССОВОСТЬ!

НАСУЩНЫЕ ЗАДАЧИ МОТОЦИКЛЕТНОГО СПОРТА

В. Д. СЫСОВ

За последние годы в развитии нашего мотоциклетного спорта произошел заметный подъем. Этот увлекательный, мужественный вид спорта значительно расширил свои границы: он вышел далеко за пределы центральных промышленных областей и крупных городов, стал более массовым. В прошлом году в различных соревнованиях участвовало в четыре раза больше мотоциклистов, чем пять лет назад.

Наметились отрядные сдвиги и в повышении уровня мастерства ведущих группы спортсменов. С каждым годом они все более успешно стартуют в международных соревнованиях. Их победы летом прошлого года на европейских гонках дорожных, удачное выступление на «мотоолимпиаде» в Гармиш-Партенкирхене и блестящий выигрыш Кубка ФИМ в гонках по льду не только свидетельствуют о больших возможностях советского мотоспорта, но и выдвигают наших спортсменов в ряды сильнейших гонщиков мира.

Вполне понятно, что выход мотоциклетного спорта на новые рубежи стал возможен благодаря гигантскому росту экономического могущества Советского Союза и небывалого подъема материального благосостояния тружеников социалистического общества. Мотоцикл, как удобное средство передвижения и отдыха, прочно входит в быт советских людей и в городе и на селе. Бурный технический прогресс способствует росту популярности мотоциклетного спорта среди населения. В увлечении мотоспортом — наиболее доступным из всех технических видов спорта — проявляется огромный талант советской молодежи к техническим знаниям, к овладению техническими специальностями.

В развитии мотоспорта большой вклад внесли добровольные спортивные общества и ведомства, конструкторские бюро, мотоциклетные заводы, широкий общественный актив. Важную роль в этом деле сыграла передача руководства мотоциклетным спортом организациям ДОСААФ. Практика работы последних лет подтвердила целесообразность и жизненность этого мероприятия. Патристическое Общество, располагающее широкой сетью автомотоклубов, с помощью профсоюзных и комсомольских организаций сумело вовлечь в занятия мотоспортом десятки тысяч трудящихся. Не без усилий комитетов ДОСААФ в стране серьезно улучшилась материально-спортивная база мотоспорта, больше стало проводиться спортивных встреч, получили развитие новые виды соревнований, начал внедряться принцип самоокупаемости многих спортивных мероприятий.

Но как бы ни были убедительны и приятны эти успехи, задачи по дальнейшему развитию мотоциклетного спорта куда более значительны, чем все то, что было сделано в этой области до сих пор.

РЕЗЕРВЫ

НЕИСПИСЫМЫ!

Программа Коммунистической партии Советского Союза выдвинула величественную задачу воспитания нового человека, гармонически сочетающего в себе духовное богатство, моральную чистоту и физическое совершенство. В практическом осуществлении этой задачи важное место принадлежит техническим видам спорта, воспитывающим у нашей молодежи такие замечательные качества, как воля, смелость, отвага, физическая выносливость, чувство коллективизма, любовь к труду, знаниям и технике.

Чтобы мотоспорт наряду с другими видами спорта смог стать надежным средством повышения физического совершенства и технической грамотности трудящихся, естественно, нужно еще многое сделать.

Основным критерием зрелости и силы того или иного вида спорта является его массовость. Мотоспорт в этом отношении не представляет исключения. Ведь не случайно там, где серьезно заботятся о развитии мотоспорта, основное внимание сосредоточивают прежде всего на расширении рядов мотоспортсменов. В последнее время спортивная общест-

венность является свидетелем все новых и новых успехов уфимских мотоциклистов. Они одерживают победу за победой на первенствах страны в гонках на ипподроме, гонкой и ледяной дорожке.

В чем же причина того, что спортсмены этой республики, о которых несколько лет назад ничего не было известно, теперь стали грозными соперниками прославленных московских, Ленинградских, рижских и таллинских гонщиков?

В Башкирии за минувшие пятьлетие значительно выросло количество молодежи, занимающейся мотоциклетным спортом. Почти на каждом предприятии созданы секции или команды мотоциклистов. По воскресеньям, как правило, устраиваются многочисленные, доступные для рядовых любителей состязания. В республике сооружено четыре благоустроенных мототрека. И в этом массовом размахе мотоспорта кроются успехи башкирских спортсменов.

К сожалению, ничего подобного нельзя наблюдать в таких, например, областях, как Томская, Запорожская, Воронежская, в Кыргызской, Таджикской, Литовской и некоторых других республиках. В ряде городов и областей в систематические занятия мотоспортом вовсе не вовлечены владельцы мотоциклов и мотороллеров. Более того, есть много сигналов о том, что кое-где количество мотоспортсменов не только не выросло, а даже снизилось по сравнению с 1961 годом. За минувший год в Литовской республике было подготовлено не много мотоспортсменов, и то, в основном, третьего разряда.

Интересы дела настоятельно требуют, чтобы комитеты и клубы ДОСААФ добровольные спортивные общества, спортивные федерации и секции присоюдили максимум усилий для приобщения к мотоспорту как можно большее число трудящихся, имеющих в личном пользовании мотоциклы и мотороллеры. Кое-кто может спорить: «Какже из них спортсмены? Они ни мастерами спорта, ни перворазрядниками никогда не станут». Да, значительная часть рядовых мотоциклистов едва ли сможет выйти в число высококвалифицированных гонщиков и пополнить ряды мастеров спорта. Но ведь смысл-то занятий спортом заключается не только в борьбе за рекорды и чемпионство. Спорт в Советском Союзе, как известно, не является самоцелью. Он прежде всего стоит на службе укрепления здоровья трудящихся, подготовки молодежи к высокопроизводительному труду и защите Родины. Поэтому отказываться от многочисленных мотоциклистов и уделять внимание лишь небольшой группе гонщиков, как это делают еще многие клубы и секции, в корне неправильно.

У нашего мотоспорта неисчислимые резервы. Нужно только ко-хозиски ими распорядиться. В Советском Союзе неуклонно увеличивается производство мотоциклов и мотороллеров. В 1962 году их было изготовлено уже 621 тысяча штук, а в последующие годы выпуск этой продукции возрастет еще больше. В связи с этим у нас будет постоянно расти количество мотоциклистов. Объединить их в спортивные секции и команды, приобщить их к спорту — прямой долг комитетов ДОСААФ, мотоциклетных федераций и секций. Но, чтобы охватить такую массу людей, придется много потрудиться. Эта работа может быть облегчена, если уметь использовать опыт передовых организаций, которые добились успеха в повышении массовости спорта. Особого внимания заслуживает работа ряда самостоятельных спортивных клубов, команд и кружков, созданных на предприятиях и в учреждениях, в колхозах и совхозах Латвии, Эстонии, в Ярославле, Ростове и других городах. Судьба массовости спорта в конце концов решается в первичных организациях. Имея многочисленные и жизнедеятельные спортивные коллективы в низовом звене, наш мотоциклетный спорт будет всегда располагать неисчерпаемым источником для пополнения рядов мастеров спорта. У нас будут сильные сборные команды, способные уверенно бороться за первенство на международных соревнованиях любого масштаба.

ЧЕРЕЗ СОРЕВНОВАНИЯ — В СПОРТ

Средством активной пропаганды мотоспорта стали гонки по гравей и ледяной дорожкам. Они пользуются большой любовью спортсменов и зрителей и проводятся не только на специальных мототреках, но и на обычных стадионах. Популярность этих гонок в некоторых местах настолько велика, что, например, в Уфе они собирают значительно больше болельщиков, чем футбол.

Гравей и ледяные гонки приобрели права гражданства в городах Башкирии, во Львове, Ровно, Свердловске, Куйбышеве, Иркутске, Саранске. К сожалению, опыт этих городов не стал еще достоянием всех.

Большая популярность этих гонок у населения и, как следствие этого, высокая их окупаемость убеждают в полезности данных соревнований. Между тем во многих республиках и городах идут лишь бесконечные и бесплодные разговоры по поводу создания гравейных дорожек. Федерация мотоспорта СССР, республиканским и областным комитетам Общества, республиканским федерациям и местным секциям следовало бы принять более энергичные меры по развитию мотогонок по льду и гравейной дорожке.

Говорят, что для более широкого размаха гонок не хватает специальных мотоциклов. Но на первых порах все не обязательно, чтобы все соревнования — от районных до всеобщих включительно — проводились на мотоциклах, скажем, международного класса (500 см³). На внутренних соревнованиях — городских, областных — с успехом можно использовать серийные спортивные мотоциклы наших заводов.

Сейчас настало время подумать и о некоторых изменениях правил проведения первенства страны. Думается, в этом отношении было бы целесообразно кое-что позаимствовать у других видов спорта, а именно: личное-командный зачет, круговую систему розыгрыша (в несколько туров), введение двух групп — А и Б, в зависимости от уровня мастерства и оснащенности техникой. Кое-что из этого Федерация мотоспорта СССР намерена осуществить в текущем году, но пока еще в небольшом масштабе.

Для сокращения расходов на организацию соревнований, особенно между командами городов и клубов, возможно, имеет смысл проводить их на мотоциклах «хозяйна» стадиона, разыгрывая между участниками по жеребьевке. Кстати сказать, подобный метод полезно было бы испытать и на некоторых других соревнованиях, например на таких акциях из конкуренции машин (что у нас еще нередко бывает) в состязания спортсменов, в демонстрацию мастерства гонщиков.

Ведь случился же в этом году на традиционном мотокроссе в Ижевске, что спортивная борьба потеряла всякий смысл, так как одни мчались на «добрых конях», а другие еле тащились на старых «ижах». Чтобы повысить заинтересованность спортивных организаций в развитии гонок по гравей и ледяной дорожкам, следует, очевидно, ввести для них поощрение в виде отчислений от сборов.

В некоторых местах нет возможности в ближайшее время построить мототрек и приходится использовать стадионы для мотогонок, но зато там имеются благоустроенные ипподромы. Ясно, что не устраивать в таких местах ипподромные гонки, значит мешать развитию мотоциклетного спорта.

В последнее время у нас значительно повысилась культура организации мотокроссов. Теперь они, как правило, проводятся по небольшим замкнутым трассам, расположенным в удобных для зрителей местах. Организуя розыгрыши памятных подарков, продажу программ и другие мероприятия, удается окупать большую часть затрат на эти соревнования. Передовой опыт проведения кроссов в Талине, Ленинграде, Белгороде, Кировограде, превращающий их в настоящий спортивный праздник, показывает, что эти соревнования способны собирать десятки тысяч болельщиков и могут стать интересной формой пропаганды мотоспорта. К сожалению, передовые методы проведения кроссов, как и всякое новое дело, в некоторых местах с трудом пробивают себе дорогу. Более того, отдельные работники считают себя чуть ли не героями, организуя кроссы на 50–70 километров по бездорожью, через заболоченные места, по склонам гор и холмов, покрытых вязкой глиной. Прощайтесь, а какая же польза от таких кроссов! Кто их мог смотреть! Кто получил удовольствие! Разве только бюрократы-организаторы, которые, ставя «галочку» в свой план, могут с облегчением сказать: «Еще одно мероприятие провернули».

Соревнования, о которых шла речь выше, агитируют за

мотоспорт, зовут нашу молодежь принять участие в спортивной жизни. Однако стартовать в кроссах, треквых и шоссейно-кольцевых гонках рядовые мотоциклисты не могут. Да большинство из них вовсе и не стремится стать гонщиками.

Для широких кругов мотоциклистов нужны доступные, массовые соревнования, способные привлечь внимание личных мотоциклов, мотороллеров, мопедов; нужны состязания, организация которых не требует затрат и больших разведов. Руководители мотоспорта на местах порой сами не представляют себе, какое подходящее спортивное занятие можно найти для рядовых мотоциклистов. К таким соревнованиям, скорее всего, можно отнести мотоциклетную «фигурку», соревнования на мастерство вождения (трайал), очень распространенные за рубежом однодневные соревнования (мотоциклетное многоборье), звездные или радиальные этапы, воскресные «тургосветы» (коллективные выезды).

Совершенно напрасно забыт у нас мотоциклетный спринт — линейные гонки на короткой дистанции (500 м, 1000 м и т. д.), и такие интересные соревнования, как подъем на холмы.

В организации новых и возрождении незаключенно забытых соревнований инициатива должна проявить прежде всего общественность. Нет нужды ждать для этого особых директив и указаний. Приходит сожелеть, что федерации и секции мотоспорта не решаются отойти от проторенных путей и расширить сферу широкодоступных мотоциклетных состязаний, без которых невозможно обеспечить массовость спорта. Судно спорта так рабятников, которые, с одной стороны, призывают бороться за расширение рядов спортсменов, а с другой — не развивают массовые соревнования. Вместо того чтобы главный упор в работе сделать на низовое звено, чаще проводить соревнования в первичных организациях заводов, колхозов, институтов, а также в районах, они озабочены лишь тем, как выступит та или иная местная «звезда» на очередных гонках крупного масштаба.

ВОСПИТАНИЕ СПОРТОМ

Расширение рядов мотоспортсменов, разумеется, потребует коренных изменений в подготовке тренеров и судейских кадров, а также улучшения всего учебно-спортивного процесса.

Вопрос о подготовке и переподготовке тренеров и судейских кадров в мотоциклетном спорте стоит особенно остро. Недостаток их объясняется не только ростом потребности в тренерах и слабой работой комитетов и федераций по их обучению. В известной мере здесь сказывается и специфика самого вида спорта. К тренеру по мотоспорту предъявляются исключительно высокие требования. Он должен быть не только хорошим педагогом, но и совершенствованием зрению.

Правда, недавно в Центральном институте физкультуры и в Высшей школе тренеров созданы специальные группы по подготовке тренеров по мотоспорту, однако выпускники их попадают на практическую работу только через два-три года. Поэтому сидеть сложа руки и ждать прихода специалистов с высшим образованием ни в коем случае нельзя. Нужно полнее, энергичнее использовать все другие формы учебы и методы подготовки тренеров и судейских кадров. Очевидно, пора подумать о заочном обучении тренеров в физкультурных институтах и техникумах. В целях повышения знаний тренеров и судей следовало бы также использовать крупные соревнования и после окончания их проводить кратковременные семинары, где на конкретных материалах и фактах можно организовывать обсуждение отдельных вопросов тренерской и судейской деятельности.

Заслуживает всяческого одобрения начатая в конце прошлого года практика учебных сборов с тренерским составом в Центральном автомотоклубе. Республиканские федерации и областные секции должны подхватить эту инициативу. Плохо, что в республиках и областях до сих пор не проявляют должной заботы о подготовке тренеров и судейских кадров. Можно назвать немало областей, где за последние три года не проведено ни одного учебного сбора, ни одного семинара с тренерами и спортивными судьями.

Работа по подготовке общественных кадров из числа спортивного актива несовместима с бюрократическим отношением к людям. Никак нельзя мнаться, например, с фактическим присвоением судейских званий или с такими явлениями, когда некоторым судьям годами не представляется возможность судить более крупные соревнования и тем самым повышать свою судейскую категорию.

Усилив заботу о подготовке и переподготовке тренеров и судейских кадров, комитеты ДОСААФ будут располагать такими специалистами, которые смогут успешно решать задачи по орга-

На трассе мотоциклетного кросса.

Фото А. Кангешевича



низации массовых соревнований, воспитывать мастеров спорта, рекордсменов и чемпионов.

Большую работу предстоит провести по дальнейшему улучшению учебно-тренировочного процесса. При том уровне достижений, которого добился сейчас мотоциклетный спорт, для успешных выступлений на международной арене гонщики должны обладать не только исключительно высоким спортивным мастерством, но и способностью выдерживать большие физические нагрузки. А этого, как известно, можно достигнуть лишь в том случае, если тренировки ведутся в строгом соответствии с требованиями основ советской системы спортивной подготовки, с учетом новейших достижений как отечественной, так и зарубежной науки и практики.

Однако во многих клубах, секциях и командах эта работа проводится примитивно, с грубым нарушением главных принципов подготовки спортсменов: не обеспечивается систематичность и круглогодичность тренировок, они проводятся от случая к случаю, в основном, перед соревнованиями. Ясно, что в таких условиях даже самый одаренный спортсмен не сможет полностью раскрыть свои способности, добиться высоких спортивных результатов.

Как показывает анализ большинства соревнований (начиная от районных и кончая международными), наши мотогонщики особенно нуждаются в улучшении их общефизической подготовки. Многие спортсмены до сих пор ошибочно считают, что им вовсе не обязательно заниматься физической подготовкой, постоянно расширять функциональные возможности своего организма. Некоторые тренеры и руководители мотоспорта разделяют эти заблуждения гонщиков и не требуют от них повышения физической выносливости. Такое положение дальше не может быть терпимо.

Тот, кто бывает на соревнованиях по мотоциклетному спорту, видит, что у многих наших спортсменов недостаточен арсенал технических приемов, не хватает умения правильно выбрать наиболее эффективный для данной обстановки тактический маневр. Нередко также приходится наблюдать, как отдельные гонщики пытаются возместить недостаток мастерства напором и безрассудной лихостью. Но практика показывает, что сейчас на одном энтузиазме далеко не уедешь. Для победы в соревнованиях, помимо решительности, нужны и физическая сила, и знания, и большая выдержка, и совершенная техника.

Когда заходит разговор об улучшении учебно-тренировочного процесса, то обязательно имеется в виду и необходимость повышения уровня воспитательной работы. Развитие мотоциклетного спорта достигло таких вершин, когда участие в соревнованиях требует от спортсменов максимального волевого напряжения, полной отдачи сил. Ясно, что этого можно добиться лишь при хорошо налаженной воспитательной работе, когда все спортсмены сознают высокую ответственность перед своей страной, перед своим народом, который создал им все условия для спортивного совершенствования.

Улучшить воспитание мотоспортсменов — это значит совершенно исключить такие случаи, когда отдельные гонщики, увлекшись спортом, отрываются от своих коллективов, начинают хуже относиться к работе или запускают учебу, нарушают нормы социалистического общежития, проявляют эгоизм, завистливость, совершают аморальные поступки. В каждом клубе, в каждой команде должна быть создана обстановка нетерпимости к малейшим нарушениям требований морального кодекса строителя коммунизма. К несчастью, у нас имеются еще такие спортивные руководители и тренеры, которые видят в человеке только его спортивные способности. Такие одиозные могут пойти на поводу в соревнованиях, они не прочь оказать незаметную помощь своему питомцу на дистанции и т. п. Все это наносит большой вред воспитанию спортсмена.

В некоторых организациях нередко захваливают отдельных спортсменов, раздувают вокруг них ореол незаменимых и вслески ограждают от справедливой товарищеской критики. Иллюзии громкая слава способна лишь вскружить голову. Принципы воспитания, как известно, требуют чуткого, внимательного отношения к людям. Но вместе с тем спортивные руководители и тренеры обязаны быть требовательными и принципиальными, когда речь идет о воспитании моральной чистоты и духовного богатства. Только при этих условиях наши мотоспортсмены смогут еще выше поднять спортивную славу Социалистической Отчизны.

В решении больших задач по развитию нашего мотоспорта особое место отводится общественному активу. Только опираясь на него, можно двинуть дело вперед, достичь подлинной массовости в мотоспорте и на ее основе успешно штурмовать мировые достижения.

МОГУЩИЙ РЕЗЕРВ

Выступая на собрании избирателей Калининского избирательного округа Москвы 27 февраля 1963 года, Н. С. Хрущев сказал: «Мне не раз приходилось говорить о повышении производительности труда. Наверное, некоторые из вас слушают меня и думают: когда же он перестанет призывать нас к тому, чтобы мы лучше работали. Мы и так хорошо работаем, а он все говорит: надо работать лучше, надо производить больше.

Но это такой важный вопрос, о котором нам нельзя забывать. Ведь того, что намечено в Программе партии, можно добиться только трудом; лучшая жизнь может быть создана только трудом народа, лучшим, более производительным трудом».

Рабочие, инженерно-технические работники, партийные, комсомольские, профсоюзные организации автомобильного транспорта, выполняя решения XXII съезда КПСС, приложили немало усилий и тому, чтобы повысить производительность труда, снизить себестоимость грузо-перевозок и выпускаемой продукции, добиться на этой основе улучшения всей деятельности автотранспорта.

Пути повышения производительности труда многообразны.

За последние годы большое место занимали, например, вопросы совершенствования организационных форм улучшения автомобильного транспорта и, в частности, работа по укрупнению автомобильных хозяйств. В стране было ликвидировано более 80 тысяч мелких, нерентабельных гаражей. Это позволило передать в крупные автохозяйства свыше 600 тысяч автомобилей.

После ноябрьского Пленума ЦК КПСС этот процесс приобрел новые формы и еще большую значимость. В Российской Федерации, Грузинской, Белорусской, Молдавской и Британтских союзных республиках в крупных автомобильных хозяйствах общего пользования сосредоточено сейчас более 80 процентов всего автомобильного парка (кроме автомобилей колхозов).

Эти мероприятия дают возможность более широко применять переводные методы организации перевозок, централизовать доставку массовых однородных грузов, лучше проводить техническое обслуживание и ремонт автомобилей. Централизованные перевозки таких народнохозяйственных грузов, как уголь, руда, стройматериалы, составляют сейчас около 52 процентов от общего объема перевозок всех грузов. С каждым годом увеличивается объем перевозок сельскохозяйственных грузов. Только автохозяйствами РСФСР в прошлом году было перевезено около 3 миллиардов пудов зерна, около 50 миллионов тонн силосной массы, более 15 миллионов тонн свеклы и других продуктов сельского хозяйства.

Главной, решающей силой в повышении производительности труда были и

Б. РОМАНОВ,
председатель ЦК профсоюза
рабочих связи, рабочих
автомобильного транспорта
и шоссейных дорог

остаются люди, их опыт и инициатива, умение правильно организовать дело, готовность прийти на помощь друг другу. У нас выросли замечательные кадры шоферов и ремонтных рабочих, инженерно-технических работников и руководителей производства, хорошо знающих свое дело, способных решать любые задачи.

В автомобильных и дорожных организациях нашей страны широкий размах получило соревнование за коммунистический труд. В настоящее время учащаются работы и жить по-коммунистически более миллиона рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог. В Москве и области, в Ленинграде, в Пензенской, Владимирской, Воронежской областях, в Белоруссии, на Украине, в ряде других областей, краев, республик в движении за коммунистический труд участвует более половины работающих.

На Украине свыше трех тысяч бригад и 25 тысяч ударников завоевали это почетное звание. Звание коллективов коммунистического труда присвоено, в частности, электростальской автобазе Московского облсоветахроза, автоколоне № 1 СМУ-2 Гладосторова, Уманскому дорожно-эксплуатационному участку № 860 и многим другим.

Что представляют из себя люди, коллективы, включившиеся в соревнование за коммунистический труд! Вот лишь некоторые примеры.

Шофер Куйбышевского автохозяйства П. Д. Тельпов семилетнее задание выполнил за три года и четыре месяца. Опережая время, досрочно завершил семилетку шофер 7-го грузового парка Ленинградского управления автотранспорта Н. И. Маршин. А таких, как они, — тысячи. Стало обычным: «Семилетний план — за шесть лет», «Недельное задание — за пять дней»...

Широкое распространение в стране получило создание комплексных бригад для обслуживания строительных объектов. Внедрение бригадного метода позволило резко повысить производительность и за счет этого высвободить тысячи автомобилей, значительно снизить себестоимость перевозок.

Не менее широкий размах получило применение тяжелых автопоездов. Особую большую роль они играют на перевозке зерна и других продуктов сельского хозяйства в горячее время уборочных работ.

Много других новшеств принесло движение за коммунистический труд. Это борьба за более производительное использование парка, экономии топлива, шин и других эксплуатационных материалов, это и новое отношение друг к другу, к коллективу, к жизни.

Сейчас кажется обычным такое явление, как работа автобусов без кондукторов. К нему уже привыкли. А ведь этот почин, начатый автотранспортниками Москвы, заключает в себе большую материальную и моральную силу. В настоящее время в столице без кондукторов работает более 60 процентов автобусов. Это позволило высвободить свыше 6 тысяч человек для других нужд народного хозяйства, добиться чистой экономии зарплаты свыше 1,5 миллиона рублей.

По опыту москвичей этот метод стал широко применяться во многих городах страны.

Борьба за коммунистический труд во многих автохозяйствах сочетается с повышением квалификации и научно-технического уровня новаторов производства. Тысячи работников автотранспорта заочно обучаются в вузах, техникумах, на курсах. Например, на Донецком авторемонтном заводе, который добивается права называться предприятием коммунистического труда, каждый третий рабочий учится без отрыва от производства, каждый второй — освоил смежную специальность.

В конце прошлого года группа шоферов Крымского автотреста, откликнувшись на выступление знатной украинской колхозницы Н. Г. Заглады и ленинградского фрезеровщика И. Д. Леонова, с проникновенными, душевными словами обратилась к своим товарищам по профессии, призывая их высоко нести честь рабочего человека. Письмо шоферов Крыма обсудил и одобрил Президиум ЦК профсоюза рабочих связи, рабочих автотранспорта и шоссейных дорог. Сейчас оно нашло широкий отклик среди водителей, ремонтников и других рабочих, что также положительно сказалось на повышении производительности труда.

Однако в организации социалистического соревнования еще много недостатков. Ряд руководителей автохозяйств, комитетов профсоюза слабо распространяют передовой опыт, не делают его достоянием широких масс. Имеют место случаи, когда социалистические обязательства разрабатываются и принимаются без широкого участия общественности. Не случайно в обязательствах некоторых коллективов содержится или нереальные или общие, неконкретные пункты; значительная часть рабочих и служащих вообще не имеет личных обязательств. В ряде автомобильных хозяйств принятые обязательства не подкрепляются необходимыми организационно-техническими мерами: нерегулярно подводятся итоги соревнования, плохо поощряются передовики, не критично оцениваются неудачники, что и некоторых коллективов еще низка трудовая дисциплина, велика текучесть кадров, наблюдается нерадивое отношение к технике.

Важнейшим условием в повышении производительности труда являются



Ударник коммунистического труда шофер Куйбышевского автогара П. Д. Теплов.

внедрение новой техники, механизация и автоматизация производства.

«Вы, конечно, понимаете, — отметил Н. С. Хрущев на собрании избирателей Калининского избирательного округа Москвы, — что когда я говорю о повышении производительности труда, то не имею в виду, что этого можно достигнуть только за счет мускульной силы. Нет, этого следует добиваться путем лучшей организации труда, умелого использования машин и механизмов, обучения кадров, которые хорошо владели бы техникой».

Новгородский Пленум ЦК КПСС выдвинул на первый план задачу ускорения технического прогресса. Предприятия автотранспорта и дорожные хозяйства за последние годы получили от промышленности немало новых, высокопроизводительных машин, различной аппаратуры и оборудования. Кроме того, работники автомобильного транспорта своими силами создают специализированные автомобили и прицепы, гаражные оборудование, различные механизмы, применение которых позволило многим предприятиям почти полностью механизировать трудоемкие процессы. Немало творческой инициативы и смелкалки в разработке новой техники проявляют рационализаторы и изобретатели. На сотнях предприятий автомобильного транспорта и шоссейных дорог созданы и успешно работают конструкторские бюро, бюро экономического анализа и технического нормирования.

Наиболее успешно конструкторские бюро работают на авторемонтном заводе Мосгорисполкома, в ЦКБ Гламосавтограна, на Смоленском заводе треста «Гаро», в автохозяйствах № 3, 5 и 6 Пермской области, в ряде автохозяйств Украинской, Белорусской ССР.

Достаточно сказать, что только в Днепродзержинской автобазе № 3 в результате осуществления ряда предложений, принятых общественным конструкторским бюро, расходы на эксплуатационный ремонт автомобилей сократились на 10—12 процентов.

Однако на ряде предприятий не выполняются планы автоматизации и механизации производственных процессов. Медленно конструируются и вводятся в производство новые, более производительные образцы гаражного оборудования. В результате при ремонте и техническом обслуживании автомобилей расходуется много ручного труда. В некоторых дорожных организациях слабо используются механизмы самопроизводительных механизмов.

Большой счет практики работников представляют как научно-исследовательским и проектным институтам, конструкторским бюро, призванным двигать вперед техническую мысль, внедрять в производство все новое, что дает возможность значительно улучшить использование автомобильного транспорта.

Автотранспортникам предстоит много сделать для улучшения организации труда шоферов, ремонтников, рабочих шоссейных дорог. В начале прошлого года по инициативе профсоюзных и комсомольских организаций Ярославля и области началось движение за улучшение использования пробега грузовых автомобилей. Это начинание было одобрено президиумом ЦК профсоюза и коллегией Министерства автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР и получило поддержку в ряде областей и краев. К этому делу была привлечена общественность. Повсюду стали создаваться общественные посты по загрузке порожних автомобилей. Сократились пробеги негруженых машин. Это резко повысило коэффициент использования автотранспорта. К сожалению, опыт ярославцев и их последователей подражается еще не везде. Порожние автомобили порожком мстят нанесением огромного ущерба, а борьбы с этим явлением не ведется.

Пагубно отражаются на производительности труда шоферов большие простои автомобилей под погрузкой и выгрузкой, а также в ожидании ремонта. Много израсходовано простоявшего и на из-за отсутствия шин.

Огромный экономический резерв заключается в себе перевод автомобилей на непрерывную работу в длительные сезоны. Но здесь мы сталкиваемся с большим препятствием — нехваткой водительских кадров. Правда, за последнее время принят ряд мер к устранению этого пробела: увеличилась сеть школ, курсов ДОСААФ, выработаны новые программы и положения о подготовке шоферов.

Вместе с тем профсоюзным, комсомольским организациям нужно активнее разъяснять молодым людям, начинающим трудовую жизнь, роль и значение шоферского труда, вовлекать молодежь в техническую кружки, усилить разъяснительную работу среди учащихся старших классов. Этим мы пополним кадры водителей.

Новгородский Пленум ЦК КПСС большое внимание уделил вопросам нормирования и оплаты труда рабочих. На предприятиях автотранспорта и в дорожных хозяйствах были ликвидированы многие недостатки в оплате труда, что повысило материальную заинтересованность трудящихся. Ряд республиканских, краевых и областных комитетов профсоюза усилили контроль за применением действующих условий оплаты труда. К сожалению, этот контроль осуществляется еще недостаточно, кое-где допускаются нарушения законоположений по труду и зарплате.

Некоторые хозяйственные руководители допускают нарушения законоположений об оплате труда только потому, что сами не знают их. И правильно поступили в Латвийской ССР, обязав всех руководителей автохозяйств в двухмесячный срок на специально созданных курсах изучить законы по труду и зарплате. Администраторы, не сдавшие экзамены, будут освобождаться от руководства предприятиями.

Это хорошая мера. В самом деле, почему шофер, не выдержавший экзамен по правилам движения, не допускается к управлению автомобилем, а человек, не знающий законов по труду и зарплате, может руководить предприятием?

Допускается еще большое количество сверхурочных работ, имеются простои и другие потери рабочего времени, когда нарушается режим труда и отдыха шоферов, в особенности при междугородних перевозках грузов.

Надо больше проявлять заботы о бытовых условиях рабочих. Шоферская профессия — профессия трудная. Порой водитель и недосыпает, и питается нерегулярно. Да и ремонтники у нас еще работают в нелегких условиях.

Профсоюзные комитеты, отдел охраны труда ЦК профсоюза недостаточно используют предоставленные им права, иногда проходят мимо фактов нарушения правил техники безопасности, слабо опираются в своей работе на акти.

Выполняя решения новгородского Пленума ЦК КПСС, мы должны расширять демократический характер хозяйственного руководства, в частности, нужно создавать производственные комитеты, которые участвовали бы в обсуждении планов, контроле за их выполнением, нормировании труда; вести решительную борьбу с приписками, очковтирательством, злоупотреблениями, искоренять такие ложные явления на автотранспорте, как «левачество», чевые, пьянство, нарушение трудовой дисциплины.

Важной формой участия трудящихся в управлении производством является коллективные договоры, общественные конструкторские бюро, бюро нормирования и экономического анализа. Расширение их деятельности позволит привлечь новые отряды трудящихся к управлению производством, поможет поднять качество всей работы, повысить производительность труда.

Автомобильный транспорт СССР — одна из важнейших отраслей народного хозяйства. Он призван обеспечивать снабжение предприятий и новостроек, способствовать специализации производства, росту производительности труда, освоению новых земель, общему подъему нашего народного хозяйства.

Для автомобильного транспорта характерно и то, что он объединяет весьма значительное число работающих. Достаточно сказать, что из общего числа специалистов, занятых на всех видах транспорта, большая половина приходится именно на автомобильный. Ведущая — основная фигура на автомобильном транспорте, он занимает и будет занимать, впредь доминирующее положение и по значимости, и по числу работающих в этой отрасли народного хозяйства.

И дело тут не только в том, что шофер непосредственно управляет автомобилем, ведет его к месту назначения. Какие бы умные и сильные машины ни создала конструкторская мысль, их производительность, скорость, наконец, срок их жизни в значительной мере зависят от мастерства водителя. Этим следует руководствоваться при подготовке специалистов автотранспорта. Все сказанное выше и определяет те высокие требования, которые предъявляются сейчас к качеству подготовки и количеству обучаемых шоферов.

Производство автомобилей в стране непрерывно растет, увеличиваясь с каждым годом. Исходя из существующего порядка эксплуатации автомобилей и необходимости увеличения их суточного использования, можно подсчитать, что для управления ими ежегодно требуется не менее полумиллиона шоферов-профессионалов.

Однако есть пути сокращения удельной численности профессионалов-шоферов в расчете на единицу транспортной работы или списочной автомобиля.

Прежде всего, необходимо и впредь увеличивать грузоподъемность автомобилей, занятых перевозкой массовых грузов, широко применяя тягачи с полуприцепами, автомобили с прицепами. Это сразу поднимет производительность труда шофера, исчисляемую, как известно, количеством перевезенных тонн груза за выделенные тонны моторов. Вместе с тем на автомобилях малой грузоподъемности, а также легковых, используемых для служебных поездок, шофер должен быть не только профессиональным водителем, но выполнять и другую работу. В этом отношении сделаны первые шаги: на профессионального шофера в порядке совмещения обязанностей возможна дополнительная работа (сбор и выемка почты, развозка хлебобулочных изделий, заправка по школам и т. п.). Но это не решает вопроса. Необходимо научить управлению автомобилем продавцов автолавок, рабочих по ремонту лифтов и других рабочих и служащих, выезжающих по срочным вызовам, различных специалистов промышленности и сельского хозяйства, которым по роду деятельности необходима частые передвижения.

Словом, часто бывает, когда значительная часть населения должна овладеть вождением автомобиля.

В этих целях в конце 1962 года Советом Министров СССР и Советом Мин-

ВЕЛЕНИЕ ВРЕМЕНИ

Новые требования и подготовка шоферов

А. ТАРАНОВ,
член Госплана РСФСР

Министры РСФСР приняты решения по значительному расширению подготовки шоферов.

Министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и Министерству охраны общественного порядка РСФСР поручено разработать и по согласованию с ЦК ДОСААФ утвердить новое Положение о порядке подготовки и присвоения квалификации шофера и программы подготовки шоферов, направив основное внимание на улучшение практического обучения. Эта работа уже закончена.

Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР обязано также обеспечить в 1963—1965 годах издание учебников и учебных пособий для подготовки шоферов III-го класса, плакатов по устройству и техническому обслуживанию автомобилей, учебно-технологических карт по сборочно-разборочным работам и техническому обслуживанию автомобилей всех марок и моделей.

Новым Положением определено, что подготовка шоферов в городах должна осуществляться в школах профессионально-технического образования, учебных комбинатах, а также на курсах, организуемых при автошколах и учебных комбинатах, автохозяйствах и в организациях ДОСААФ.

Кроме этого, предусмотрено обучение специальности водителей автомобилей учащихся одиннадцатилетних школ с производственным обучением, а также студентов техникумов и высших учебных заведений во внеурочное время.

Огромное поле деятельности открывается в связи с этим перед Добровольным обществом содействия армии, авиации и флоту. Только для народного хозяйства Российской Федерации организации ДОСААФ в течение ближайших трех лет должны подготовить десятки тысяч шоферов-профессионалов, в том числе большое количество для села. Кроме этого, значительно расширится и подготовка шоферов-любителей при первичных организациях Общества и автомотоклубов.

Однако, как мы уже говорили, увеличение количества обучаемых шоферов — это лишь одна сторона дела. Не менее важная задача — резко повысить качество их подготовки. Что, на наш взгляд, следует делать для ее решения?

Прежде всего, необходимо укрепить связи школ и курсов по подготовке шоферов с производством, осанить их новейшими, современными образцами автомобильной техники, гаражным оборудованием и необходимыми учебно-наглядными пособиями. Только прочная

материальная база может обеспечить тот подъем работы по обучению специалистов автотранспорта, который наметен в решениях правительства.

К сожалению, до сих пор будущие водители в процессе обучения, как правило, не получали достаточных практических навыков по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, а главное — плохо знали работу шофера в реальных условиях (погрузочно-разгрузочные операции, оформление транспортных документов и т. п.). Дальше мириться с этим нельзя. Высокое качество подготовки шоферов может быть достигнуто только путем закрепления теоретических знаний практической работой в эксплуатационных условиях. Поэтому все автошколы и автомотоклубы, занятые обучением шоферов, должны иметь прочные связи с автохозяйствами, где такая практика могла бы быть организована.

Заслуживает всяческой поддержки и распространения опыт Рижского учебного комбината, где все работы по техническому обслуживанию автомобилей и агрегатов проводятся курсантами в АТК-36. Каждый из них проходит недельную практику на посту ТО-1, а затем в двух специальных цехах-классах, оборудованных комбинатом в автохозяйстве, работает по ремонту приборов электрооборудования и питания автомобиля.

Есть много и других примеров тесной связи автомобильных школ с производством (за исключением практики на авторемонтных заводах и т. п.).

Опыт всей этой работы подтверждает, что курсанты, прошедшие производственную практику на автотранспортных предприятиях, на экзаменах показывают глубокие и прочные знания.

Наконец, хотелось бы остановиться еще на одном непрепенном условии, определяющем качество подготовки шоферов. Я имею в виду обязательное участие в управлении автомобилем. В тех школах, где оно проводится последовательно на тренажере, затем на автомобилях на специально отведенной площадке и только после этого по улицам городов, курсанты приобретают хорошие практические навыки быстрее и легче.

И теперь здесь времени не надо. До получения тренажеров, к изготовлению которых приступят предприятия Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР и совхозов, многие автошколы могут сделать их самостоятельно из списанных автомобилей. Затем по согласованию с местными исполкомами следует организовать специальные, закрытые для движения других автомобилей, площадки, установив на них колейные мостки, габариты гаражных ворот и нанести линии тротуаров, осевые и другие вспомогательные действительные условия зная, с которыми встречается шофер при эксплуатации автомобиля.

Совет Министров РСФСР обязал Советы Министров автономных республик, крайисполкомы и облисполкомы в течение 1963 года обеспечить автомобильные школы и автомотоклубы ДОСААФ необходимыми помещениями для учебных классов, учебно-производственных мастерских, учебно-технических обслуживающих и гаражей. Правильное, рациональное использование этой помощи позволит организациям Общества расширить подготовку шоферов и повысить качество обучения.

САМООКУПАЕМОСТЬ В ДЕЙСТВИИ



С первых дней своего существования спортивно-технический клуб Таллинского городского комитета ДОСААФ решил обходиться без дотаций. Ставка была сделана на самоокупаемость соревнований. К этому обязывало само название клуба — самодеятельный.

Но как оплачивать труд всего обслуживающего персонала, рекламу, выплачивать командировочные, за счет чего приобретать призы, кубки? Ведь единственный доход клуба — от хозрасчетных курсов шоферов-любителей и мотоциклистов. А как известно, эти деньги должны идти на улучшение материально-технической базы курсов.

Совет клуба твердо взял курс на общественные начала. С жаром принялись его члены за организацию первых соревнований — по фигурному вождению мотоциклов — на кубок клуба. Смета предусматривала оплату двух каскиров, двух контролеров и затраты на рекламу. Средства на эти цели должны были получить от продажи билетов. Оргкомитет, включавший семь человек, разработал Положение о соревнованиях, привлек к его подготовке широкий актив.

Активисты-спортсмены сами изготовили все фигуры, начиная от флажков и кончая колейным мостом. Клубу пошла навстречу дирекция Певческого поля, предоставила для соревнований прекрасную асфальтированную площадку. За две недели до состязаний в городе появилось 50 афиш. Соревнования были открытыми. Помимо команд предприятий и учебных заведений, а них могли принять участие все желающие.

Предполагалось, что на старт выйдут около 60 человек, тем более что состязания проводились после рабочего дня, однако число участников перевалило за сто, причем в основном это были новички. Билетов же продали очень много.

После того как были сделаны все расчеты в соответствии со сметой, в клубной кассе остался доход — 34 рубля 70 копеек. Деньги, конечно, не большие, но они положили начало фонду, названному спортивным.

Совет клуба ушел и недостатки. Он убедился, что при лучшей организации, широкой рекламе, удачном выборе времени проведения соревнования можно достичь большего. Пришли к вы-

воду: нельзя допускать такого расточительства, как привлечение оплачиваемых контролеров. Решили в будущем не тратить на это.

При клубе были организованы трехмесячные курсы судей-общественников по автомotosпорту. Обучали их опытные судьи т. Сельгайд, Мусса, Лыук. Экзамены сдали 16 человек.

А вскоре клуб провел первенство города по мотокроссу. Оно, не в пример подобным состязаниям прошлых лет, не потребовало больших средств. Ограничились расходами на афиши, приобретение призов и оплату труда лишь двух каскиров.

На этот раз соревнования проходили в воскресенье. Погода благоприятствовала им. Задолго до начала кросса начали распространять билеты, разрешивать афиши, делать объявления по радио. Все это привело на трассу мотокросса многочисленных зрителей. Старт приняли 109 участников. Они представляли республиканский автомотолюб, все спортивные общества, культивирующие мотоспорт, многие предприятия города. Борьба на трассе развернулась очень острая и интересная, поэтому и зрители и организаторы кросса остались довольными. Впервые столь массовые соревнования прошли без затрат государственных средств. В кассе на сей раз осталось около 400 рублей.

Авторитет самодеятельного клуба быстро рос. Активистами становилось все большее число спортсменов, судей. С их помощью совет начал организовывать новые соревнования.

На асфальтированной площадке перед стадионом «Динамо» группа судей-общественников провела лично-командное первенство по фигурному вождению мотоциклов.

Убедившись в жизнестойкости и успехе самоокупаемости, совет развернул более широкую работу. Вместе с самодеятельным автомotosклубом техникума легкой промышленности он провёл два осенних кросса в пригороде — Таллина Клоостримета, в которых участвовали более 100 человек. Одни из них повысили, а другие впервые получили спортивные разряды. Эти кроссы были организованы целиком на общественных началах. Победителям, как и на всех предыдущих соревнова-

Спортсмены самодеятельных клубов Риги и Таллина на старте мотокросса на Приз друзей.

Фото В. Петрова

ниях, вручили призы, приобретенные за счет спортивного фонда. Мы провели и другую интересную технику-однодневку на мотоциклах и, наконец, сложные, требующие немалых материальных затрат автомобильные ралли.

Когда совет клуба принял решение участвовать в первенстве Эстонии по ралли, мы смогли выделить только один «Москвич». На нем выступали второразрядники Я. Пальм и В. Синемери. Они не смогли оказать конкуренции лучшим раллистам республики, но это нас не обескуражило.

Получив известие о предстоящих прибалтийских ралли, клуб снова дал заявку и из своего спортивного фонда сделал соответствующий взнос. Большую поддержку оказала администрация Таллинской прокатной базы, которая выделила для участия в соревнованиях новые «Москвичи». Два экипажа представляли команду клуба Я. Пальм и В. Синемери заняли пятое место и стали перворазрядниками, а Ф. Эрик и Э. Мээсп — восьмое. Команда завоевала шестое место. Это было неплохо для начала.

В следующих ралли — на первенство Таллина — клуб опять выставил два экипажа. Оба они завоевали звание чемпионов города: один среди разрядников, другой среди новичков. Им же достались оба клубных приза.

Успех окрылил энтузиастов. И в нынешнем году впервые члены самодеятельного клуба вышли на всесоюзную арену. Три экипажа участвовали в Всеозоюзных традиционных зимних ралли в ознаменование Дня Советской Армии.

Хочется рассказать еще об одном мероприятии, которое также стало возможным только потому, что клуб имеет свои средства для развития спортивной работы. Речь идет о матчевой встрече по мотокроссу на Приз друзей самодеятельных клубов Таллина и Риги.

В течение трех недель шла подготовка. Совместно разрабатывали Положение о соревнованиях, выбирали трассу.

Семь самодеятельных клубов выставили свои команды: три от Таллина и четыре от Риги. Более 100 участников!

Дорогой подарок

На соревнования в Ригу отправилась целая автоколонна. Пять машин вели мотоциклы. Для участников Эстонский республиканский автомотоклуб выделил автобус. Самодеятельный клуб за счет спортивного фонда приобрел бензин, оплатил командировочные трем водителям. Большие расходы на соревнования не были: они обслуживались на общественных началах.

Рижский самодеятельный клуб «Вперед» получил чистый доход в размере более 250 рублей. Следующие такие соревнования, которые стали традиционными, состоятся в Таллине.

Мы подробно осветили организационную сторону дела потому, что самоучительность позволила обеспечить участие членов клуба в крупных соревнованиях, повысить мастерство спортсменов, привлечь к автоспорту сотни людей.

Продажа билетов — далеко не единственный источник нашего спортафонда.

Пополнению спортивного фонда способствовало и то, что клуб открывал передвижные тир в местах проведения соревнований, организовывал платные стоики автомобилей и мотоциклов на международных и всесоюзных состязаниях по автоспорту. Дополнительные доходы дали возможность организовать соревнования по другим видам спорта, в том числе по подводному и водно-лыжному. Только в 1962 году состоялось 10 таких состязаний с вручением призов.

Спортивный фонд помог значительно пополнить материально-техническую базу. Были приобретены 5 касок, 2 мотора и колеса для картов, к строительству которых уже приступили. В мае члены клуба впервые вышли на старт картинга. Кроме того, закупили 10 комплектов автомоделей, семь моторчиков для них, шины, аквалаги и многое, многое другое. Если прибавить к этому расходы на приобретение бензина для соревнований, то станет ясно, что значит самоучительность в действии. Но этим не исчерпывается ее значение. Главное — в подвеме всей спортивной работы на общественных началах.

Переход на самоучительность, создание спортивного фонда под силу коллективу каждого автомотоклуба. В этом нас убеждает опыт.

Е. ПЕТРЕНКО,
председатель городского комитета ДОСААФ;

Л. РЯХОВСКИЙ,
начальник самодеятельного спортивно-технического клуба при горкоме ДОСААФ.

Такие афиши можно часто видеть на улицах Таллина.

Kelmari puul
27. VEEBRIKUL
17. VEEBRIKUL
FABRIKON TALLINNIS

Sõprusvõistlus
MOTORALLIS

KERCETOOSTUSE
TEHNIKUM

NORMA

ALMAVU TALLINNA
SPORT-TEHNIKUS KLUBI
KORRALDAB DÜRAMMO
ETAPPEID EISEL
VALJAKUL

51
MARTSIK
RELL 72

Нынменский Дом пионеров празднует свое десятилетие. Отсюда шны позиции из многих городов Эстонии присылали юбилейные подарки. Пионеры города Тарту прислали в дар... большой лист алюминия, что оказалось очень кстати: алюминий был до зарезу необходим юным строителям автомобильных моделей из Нынменского Дома пионеров.

Много кружков действует в Нынменском Доме пионеров. Столько лет, столько самому Дому, работают автотомо-кружки. А «стар», автомобильного скрепке — немногим более двух лет.

Начинали на пустом месте. Вырезали выкладку из жести и приступили к строительству моделей. Артур Александрович Ранд, опытный автомобилист, по-бывал в Москве на дославских курсах инструкторов моделизма, увлекся новым делом и заинтересовал ребят. Поначалу не охотно клеилось у юных конструкторов. Не удавалось добиться необходимых скоростей; возникли трудности в приобретении материалов, в частности, алюминия.

Ребята в Доме пионеров пытливые, настойчивые. Они уже демонстрировали свои модели на стадионе у парке Бадригор. Рейн Каристе, Рейн Веттисак и Удо Симмер, конечно, очень волновались, ребята их модели начали гоноку. Но все они выдержали испытание, показали скорость порядка 70—80 километров в час. Сейчас строятся модели более быстрого класса. Так, у Рейна Каристе готовится модель со скоростью далеко за 100 километров в час. Что же может толкнуть ребят из Нынменского Дома пионеров в 1963 году предпринять спортивный признанным мастерам автомобильного моделизма?

Автомоделизм завоевывает позиции и в ряде школ Таллина и Тарту. Правильно поступают в Таллинском горкоме ДОСААФ, заботясь об оснащении автомобильных кружков. Ведь от моделизма недалеко до овладения автомобилем, мотоциклом. Многие ребята, заигравшись в автомобильных кружках, теперь стали

завидными автомобилистами и мотоциклистами. Такой путь, например, Яна Компус, ставшая мастером спорта. За время существования Нынменского Дома пионеров подготовлено более пятисот мотоциклистов. За успехи в работе Дом пионеров в 1960 году получил в свое распоряжение «Запорожец». Теперь наряду с мотоциклистами в Нынме готовится и водители автомобилей.

Дом пионеров намечает резко увеличить число автомоделистов. Это правильное решение: на массовой базе быстрее растут и мастерство конструкторов мужелных гоночных автомобилей.

М. МИХАЙЛОВ.

Кружок автомобилистов при Доме пионеров в Нынме.

Слева направо: Каристе Рейн, преподаватель по автомоделизму Артур Ранд, Хейно Вяли и Кару Тынгу за созданием моделей.

Фото В. Бровко



МИКРОАВТОМОБИЛИ ЭКСКАВАТОРНОГО ЗАВОДА

На заброшенном пустыне окраины Таллина досоавцы экскаваторного завода соорудили трассу для соревнований на микролестничных машинах. Своими силами в свободное время были построены и машины.

Много труда и забот вложили в это дело председатели спортивной организации ДОСААФ офицеры в отставке Б. Бородин, главный технолог завода В. Пееп и известный мотоциклист, тонар завода Х. Кинемин. Под их непосредственным руководством досоавцы построили 12 картов. И вот однажды талантливые потанулись к заводской трассе. Зрителей привлек гул моторов. Первый старт. Девять машин устремились по трассе. Первым финиширует электрик Х. Паппель.

Семь секунд проиграл победителю шлофер заводца Х. Кири. Третьим приходит сварщик О. Паппель, брат победителя. За первым стартом следует второй, третий, пятый... В финальном заезде первенство завоевывает один из энтузиастов строительства картов в первичной организации ДОСААФ завода Х. Паппель. Успехи заводской организации ДОСААФ экскаваторного завода отмечены знаком «За активную работу».

НА ТОЧНОСТЬ ВОЖДЕНИЯ И НА МЕТКОСТЬ СТРЕЛЬБЫ

В Таллине прошли интересные соревнования на точность езды на легковых автомобилях и меткость стрельбы. В этом своеобразном двояком участвовали коллективом. На старт вышли «Москвичи», «Победа», «Волга».

Борьба носила упорный характер. В классе «Москвич» победил спортсмен пренакта базы легковых автомобилей Анте Оху, в классе «Победа» — пренавтал пред-

ставитель 16-й автобазы Гунар Нитт, а в классе «Волга» — Арво Ависте (прокатная база).

Автомобилисты, занявшие три первых места в каждом классе, награждены дипломами городского комитета ДОСААФ. Грамоты получили и лучшие судьи соревнований.

Н. БЕЛГЕВ,
председатель Центрального района ДОСААФ.

САМАДЕЯТЕЛЬНО СПОРТИВНО ТЕХНИЧЕСКИЙ КЛУБ Г.К. ДОСААФ ПРОИЗВОДИТ И ПРОДАЕТ НА УЛИЦАХ И СТАДИОНАХ

ШОФЕР



Николай Подольный. 1941 г.

Ефрейтор Подольный шел на танен. Нехмысленный, дерзкий танен автомашины.

...Шесте десятка убитых и тяжело раненных гитлеровских офицеров — во результат смелого поступка бойца-водителя.

«Герой Николай Подольный, мертвый, крепко сжимал руль, как бы продолжая путь к поданию, путь к бессмертию».

Об этом я прочитал, просматривая пожелтевшую подшивку фронтальной газеты «Боец РККА» за 1942 год. Захотелось узнать, кто этот мужественный человек, совершивший необычный подвиг. Ответ на этот вопрос я решил искать в материалах архива Министерства обороны СССР.

Итак, ефрейтор Николай Подольный, шофер.

Данные для поиска до предела скуны...

Если бы знать, в какой части служил Подольный? Где он совершил подвиг? Газета военного времени рассказывала лишь о героическом поступке водителя, обо всем остальном, сейчас так нужно, умолчала.

Пришлось просмотреть сотни документов. Воинов с фамилией Подольный встречалось много.

«Ефрейтор Подольный, Николай Ефимович, — сапер;

ефрейтор Подольный, Николай Николаевич, — механик — водитель танка».

Может быть, воин-сапер был героим-водителем или им был танкист? На войне случалось всякое — эдакой стался командиром орудия, минер стался за рычаги танка.

Снова листую боевые документы.

Шаг за шагом каждая найденная деталь дополняла и раскрывала другую, новую. И, наконец, в моих руках политдонесение Закавказского фронта. Чи-

тано: «20 августа 1942 года водитель автомашины 275-й стрелковой дивизии ефрейтор Подольный, Николай Данилович, совершил героический подвиг, прогнравив две легковые автомашины с гитлеровскими офицерами».

Из боевых документов 275-й стрелковой дивизии нам стали известны некоторые подробности подвига Подольного.

...Шел август 1942 года. Бронированные лавины гитлеровских войск групп армий А и Б вались к Волге и на Кавказ. Некоторые наши части и подраз-

КОДЕК НАТАРАН

деления оказались отрезанными от главных сил фронта. Советские войска смело и мужественно сражались с фашистскими захватчиками, стремясь прогнаться к своим. В бой шли не только боевые, но и тыловые, транспортные и другие подразделения. В их числе была и 716-я отдельная автотора, находившаяся в деревне Закотное.

С каждым днем обстановка становилась сложнее. Кольцо окружения сжималось. Вырваться из него автомабилинами могли только по дорогам, однако они постоянно патрулировались фашистскими грузовиками и бронетранспортерами с пехотой. Лишь изредка отдельные участки дорог на некоторое время оставались бесконтрольными. Так случилось и в тот раз. Из донесений разведки командир автоторы старший лейтенант Базякин узнал, что на дороге от деревни Закотное на Кривую Луку патрулирующих машин нет.

Использовать эту дорогу для прогнания, созрело решение у командира. — Но предарительно следует разведать участок.

Когда была поставлена задача, из строя роты вышел коренастый парень — Николай Подольный. Твердо шагнул вперед. Волевым лцом и прямым взглядом подтверждали в этом человеке решимость и мужество. Николай дожид, что тотос выполнить задание. Это был обстрелянный, наученный опытом боев воин.

Командир роты позначком водителя Подольного с картой.

— Проезжать нужно медленно; заставить немцев обратить внимание на грузовик. Если гитлеровцев не окажется, то, не доезжая до деревни Кривая Лука, дайте знать нам об этом. Условный знак: слева от кабины — красный флажок.

...Подпрыгивая на ухабах, грузовик ехал по высушенной августовским солнцем дороге. Ритмично стучал мотор. Стрелка часов приближалась к цифре двенадцать. Грузовик Подольного выехал на окраину деревни Закотное.

До Кривой Луки оставалось еще километров пять, как вдруг слева, на большаком, пересекающем дорогу, на Кривую Луку, появились две открытые легковые машины. Легковые машины повернули навстречу грузовику. Очевидно, фашисты решили, что за рулем сидит немец. Подольный хотел было заморозить и развернуться. Но он отогнал эту мысль.

«Таранти! — молниеносно родилось решение. — Только таранти: ведь в машинах не меньше десятка фашистских офицеров».

И Подольный на максимальной скорости направил автомобиль навстречу врагу.

Расстояние между машинами быстро сокращалось. Николай уже отчетливо различал лица гитлеровцев. Почув опасность, фашисты начали стрелять в водителя грузовика. Несколько пуль пробили лобовое стекло кабины. Гитлеровцы пустили ракету. Головной «Хорьк»

остановился, попытлся, попытлся развернуться и удрать, но поздно! Тяжелый советский грузовик врезался в фашистские легковые машины.

По сигналу ракеты к месту тарана устремились другие вражеские машины, патрулировавшие на соседних дорогах. А старший лейтенант Базякин вывел в это время роту из окружения севернее деревни Закотное.

...В полуразрушенном блиндаже, кроме командира автоторы старшего лейтенанта Базякина, находились политрук роты Башков и командир автоторы лейтенант Сидоренко. При свете коросновой коптели офицеры 716-й отдельной автоторы заполнили неградный лист:

«Ефрейтор Подольный, Николай Данилович, 1912 года рождения, украинец, призван в августе 1941 года Нижне-Днепроветровским РВК, уроженец Днепроветровской области».

Потом шло описание подвига. В заключении: «Достоин правительственной награды — ордена Ленина».

Неградный лист датирован 22 августа 1942 года.

А 24 августа было заготовлено извещение: «...погиб смертью храбрых...»

*
Знают ли о подвиге и награде Николая Даниловича его родственники? Необходимо было связаться с ними. Но где они сейчас проживают?

В Советскую Армию Подольный был призван из Днепроветровска. Значит, там могут сообщить адрес родных. Отсюда и было решено начать поиски.

На просьбу сообщить адрес родственников Подольного Днепроветровский областной военный комиссар ответил, что... сам Подольный, Николай Данилович, 1912 года рождения, проживает в городе Днепроветровске.

Может ли это быть! Ведь в документах сказано, что «герой Николай Подольный, мертвый, крепко сжимал руль...»

Как могло случиться, что часть числела героя погибшим? Знает ли Подольный, что... сам Подольный, Николай Данилович, 1912 года рождения, проживает в городе Днепроветровске.

С нетерпением ждал я ответа. И вот передо мной письмо Николая Даниловича.

«Я никогда не думал, что выполнение моего солдатского долга будет так высоко оценено нашим правительством».

Это писал человек, которого двадцать лет назад его однополчане по праву называли героем.

Что же произошло 20 августа 1942 года?

Бойцы и командиры видели, как грузовик Подольного врезался в машины... При столкновении Подольный, тяжело раненный, потерял сознание и вывалился на песчаную обочину дороги. Несколько оставшихся в живых гитлеровских офицеров и солдат окружили героя. Раздались очереди из автоматов. Подоспевший фашистнул бойца ногой и сказал:

— Он мертв!

Очнулся Николай от боли: кто-то волею поднял его по земле. Он открыл глаза и увидел, как высоко в синем небе скользили зеленые вертушки шифера. Потом снова все поплыло, и снова шофер потерял сознание.

Но водителя, совершивший героический подвиг, не постиг Бойца Ставской Армии, для которых нет ничего выше войскового товарищества, подобрали Николая и доставили в медсанбат. Несколько недель он не приходил к себе; у Подольного оказались поврежденными позвоночник и грудная клетка, не действовала рука.

Тяжелое ранение надолго приковало Подольного к койке. Восемнадцать месяцев провел он в тыловых госпиталях. Врачи упорно боролись за жизнь Николая Даниловича. И он выжил. В феврале 1944 года, демобилизовавшись, Подольный приехал в освобожденный Днепрпетровск.

Нерадостные вести ждали солдата в родном городе. За связь с партизанами гестаповцы расстреляли его жену коммунистку Александру Григорьевну Рукаво и в дурацкую доверчивость (до войны Александр Григорьевич работал инструктором райкома партии). Семилетнего Юру от гестаповцев спрятали знакомые. «Похоронную» на Подольного не присылали: город был оккупирован гитлеровцами.

Николай Данилович Подольный, который не раз смотрел смерти в глаза, не мог удержать слез. Много он тогда передал! И решил:

— Работать, только работать!

Николай Данилович поступил на днепрпетровский завод «Вторчермет», снова сел за руль автомашины. Герой войны остался в строю. И как радостно читать ему сейчас приказ войскам Закавказского фронта № 012/н от 4 октября 1942 года:

«От имени Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество наградить орденом Ленина ефрейтора Подольного, Николая Даниловича, — водителя машины 275-й стрелковой дивизии.

Награда еще не вручена, двадцать лет она ждет героя.

...Судьба крепко связала Николая Даниловича Подольного с техникой. Больше тридцати лет он посвятил шоферскому делу. Сейчас он работает водителем в автоколлоне № 9 города Днепрпетровска.

Скоро к его медалям «За победу над Германией», «За доблестный труд» прибавится высшая награда Родины — орден Ленина.

В. МОИСЕЕНКО.



Ф. П. Юрисонов.

ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛАВЫ БОЕВОЙ

Водителя автобуса Федора Петровича Юрисонова хорошо знают в этих местах. Десятки тысяч пассажиров перевез он по горным дорогам Восточной Грузии. По исполнению плана перевозок, межконтинентному пробегу, экономии резины, горючих и смазочных материалов Юрисонов — на первом месте в соревновании водителей Цител-Цхарской автоколони.

Но многие ли в Цител-Цкаро знают, что этот рослый, крепко сложенный, добродушный человек героически сражался с немецко-фашистскими захватчиками, за боевые подвиги награжден орденами Славы всех трех степеней.

...В тот день Федор Петрович вернулся домой усталый: после смены пришлось сделать дополнительный рейс в Сигнахи везти заболевшего товарища. Теперь вот умылся, переоделся. И пока жена разогревала ужин, прилег отдохнуть.

К отцу подбежал маленький сынишка. — Тебе плохо, папа. — Давай посмотрим.

Письмо было из райкома ДОСААФ. Юрисонова приглашали на вечер молодежи и просили поделиться воспоминаниями о героической борьбе советских людей против гитлеровских захватчиков, о своих боевых подвигах.

По дороге Федор Петрович, волнуясь, думал, с чего бы начать рассказ. В просторном зале Дома культуры ветерана окружили ребята. И вспомнил Юрисонов свою юность. На фронт он пошел шофером, но солдатская судьба сделала его минометчиком. Приходилось ему и водить автомобиль, заменять раненого водителя. Но награды он получил как минометчик.

Первый орден... Федор Петрович припомнил горячие дни на Орловско-Курском направлении. Часть, где он служил, вела ожесточенные бои, сокрушая оборону противника. Отделение, которым командовал Федор Юрисонов, по-

лучило задачу: минометным огнем уничтожить пулеметные точки врага, расположенные в районе наступления роты. Используя складки местности, быстро меняя позиции, Юрисонов вел меткий огонь. Вот умок один пулемет противника, другой... Несколько мин попало во вражеский артиллерийский расчет. Орудие прекратило стрельбу. Рота овладела первой траншеей немцев. Но вот атака захлебнулась: продвижению подразделения снова мешал появившийся пулемет противника. Погиб командир Шаловалов. Федор астал на его место. Сменив позицию, открыл минометный огонь по врагу. Рота снова пошла в атаку. В это время раздался сильный взрыв. Федора отбросило от миномета в сторону. Очнувшись, он выбрался из под взрыленной земли и, преодолевая боль, снова вступил в бой. Вспомнил Федор Петрович и другой эпизод. Это было на реке Сож в районе Гомеля. Бои за овладение плацдармом на этой реке приняли упорный характер.

Под прикрытием артиллерии взвод автоматчиков и минометный расчет, которым командовал Федор Юрисонов, получили приказ закрепиться на противоположном берегу реки.

Бойцы под покровом темноты переправились на другой берег. Когда фашисты обнаружили внезапно появившихся советских солдат, было уже утро. Завязалась схватка. Наши воины пустились в ход гранаты, потом перешли в рукопашную. Немцы отступили! А тем временем через реку переправилась вся рота и с ходу ворвалась во вражеские окопы.

Орден Славы второй степени — награда Федору Петровичу за доблесть и мужество, проявленные при форсировании реки.

Много военных дорог прошел сержант Юрисонов. Там, где было трудно, где враг мешал продвижению наших подразделений, там всегда появлялся минометчик. Вспомнил Федор Петрович наступление под Инстербургом и на подступах к Кенигсбергу, уличные бои в немецких городах... Домой после победы вернулся полным кавалером орденов Славы.

И вот уже семнадцать лет Ф. П. Юрисонов работает шофером на горных дорогах. Недавно ему присвоено звание ударника коммунистического труда. Боевая слава продолжает славу трудовой...

Ф. ЯТКОВ,
общественный корреспондент
журнала «За урлеме».

Пос. Цител-Цкаро
Грузинской ССР.

Самосвалы БелАЗ-540 и БелАЗ-548 максимально унифицированы и состоят из одних и тех же основных узлов. Это облегчает освоение их производством, упрощает эксплуатацию.

Просторная однодверная кабина очень удобна. При необходимости в ней, помимо шофера, может разместиться еще один человек, например напарник или инструктор вождения. Большое остекление, незначительный передний свес автомобиля обеспечивают хорошее освещение кабины.

Компоновка выполнена по схеме «кабина рядом с двигателем». Такая схема позволяет получить минимальные базу и длину машины, а следовательно, повысить ее маневренность. Она дает возможность рационально распределить вес по осям, наилучшим образом использовать площадь автомобиля (большая часть свеса занята кузовом), уменьшить его собственный вес, улучшить устойчивость.

**БОЛЬШЕГРУЗНЫЕ
САМОСВАЛЫ
БЕЛОРУССКОГО
АВТОЗАВОДА**



СИЛЫ ДЛЯ

Открытые горнорудные разработки при добыче полезных ископаемых получают все большее распространение в нашей стране. Как указывалось на XXII съезде партии, они будут и впредь развиваться быстрыми темпами.

Важную роль в этом должен сыграть карьерный транспорт. Расходы на него составляют значительную долю в себестоимости полезных ископаемых. Поэтому совершенству конструкции транспортных средств, производительности и экономичности их работы имеют большое народнохозяйственное значение.

Самыми эффективными транспортными средствами при открытых разработках являются большегрузные автомобили-самосвалы. Карьерные условия диктуют ряд специфических требований к их конструкции. Речь идет прежде всего о высокой надежности ходовой части, маневренности и проходности, о хороших тягово-динамических качествах автомобиля. Его грузоподъемность и емкость кузова должны быть кратны емкости ковшей экскаваторов, применяемых в горнодобывающей промышленности.

С учетом этих требований Белорусский автозавод разработал конструкцию и в конце 1961 года изготовил опытные образцы самосвала БелАЗ-540 грузоподъемностью 27 тонн. Он должен заменить в серийном производстве широкоизвестную машину МАЗ-525.

В 1962 году был построен новый 40-тонный самосвал БелАЗ-548. Обе эти модели — БелАЗ-540 и БелАЗ-548 — являются базовыми. Их узлы и агрегаты положены в основу семейства большегрузных самосвалов, создаваемых Белорусским автозаводом.

На испытаниях в карьере.

Достоинства подобной компоновки наглядно видны из таблицы, в которой сопоставляются основные параметры самосвалов одного класса: БелАЗ-540 и МАЗ-525, БелАЗ-548 и МАЗ-530.

Параметры	Сравняемые автомобили			
	МАЗ-525	БелАЗ-540	МАЗ-530	БелАЗ-548
Грузоподъемность в т	25	27	40	40
Собственный вес в т	24	21	37,5	26,5
Коэффициент тары (отношение собственного веса к грузоподъемности)	0,96	2,77	0,94	0,66
Число осей	2	2	3	2
Наименьший радиус поворота (по колею наружного переднего колеса) в м	12	8,4	14	9,5
Габаритные размеры в мм:				
длина	8220	7180	10515	8160
ширина	3220	3480	3400	3700
высота	3675	3350	3650	3720
База в мм	4780	3550	4900	4200
Емкость кузова в м ³	14,3	15,3	22	21,7
Максимальная скорость движения в км/час	30	53	40	57

Преимущества автомобиля БелАЗ-548 перед автомобилем МАЗ-530 той же грузоподъемности во многом обуславливаются тем, что он выполнен двухосным. В результате удалось значительно уменьшить собственный вес, повысить маневренность и динамические качества.

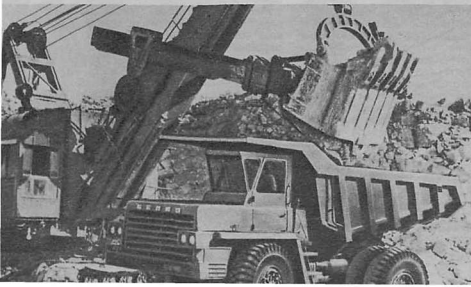
Для повышения устойчивости увеличена колея передних и задних колес, а дно кузова наклонено вперед.

Опытные образцы самосвала БелАЗ-540 снабжены двигателем Д12А-375, имеющим мощность 375 л. с. при 1650 об/мин. В перспективе предусмотрена установка двигателя ЯМЗ-240, выпуск которого в настоящее время осваивается Ярославским моторным заводом. Этот двигатель развивает мощность 360 л. с. при 2100 об/мин.

На опытном образце автомобиля БелАЗ-548 применен двигатель Д12А-525 мощностью 525 л. с. при 2100 об/мин. В дальнейшем предполагается заменить его новым двигателем ЯМЗ мощностью 520 л. с.

Удельная мощность у самосвалов БелАЗ-540 и БелАЗ-548, которая определяет тяговые качества машины, будет находиться в пределах 7,8—8 л. с./т против 6 л. с./т у автомобилей МАЗ-525 и МАЗ-530.

Двигатель устанавливается на трех точках. Передняя его часть шарнирно крепится на поперечной балке, опирающейся своими концами на четыре резиновые подушки. Задняя часть через кар-



тер маховика по бокам опирается кронштейнами также на четыре резиновые подушки.

С целью повышения срока службы двигателя в карьерных условиях предусмотрена улучшенная очистка топлива, масла и воздуха. Герметизирована заливаемая горловина топливного бака, благодаря чему значительно уменьшится попадание пыли вместе с топливом, поступающим в систему питания. Введен фильтр грубой очистки на магистраль от топливного бака к топливонадкормочному насосу и, наконец, применен воздухоочиститель с эжекционным отсосом пыли.

Как масляный, так и водяной радиаторы двигателя — шестирядные трубчатоленточные с цельнотянутыми плоскостальными трубками; алюминиевые бачки имеют по две перегородки, которые позволяют раздвинуть поток охлаждаемой жидкости и заставить ее совершать петлевое движе-

Автомобиль-самосвал
БелАЗ-540.



КАРЬЕРОВ

ние по сердцевине радиатора. Редукционный клапан, установленный в горловине водяного радиатора, поддерживает в системе охлаждения давление, превышающее атмосферное и тем самым герметизирует ее.

Перед радиатором предусмотрены жалюзи с вертикальными пластинами; управление ими осуществляется из кабины водителя. Обдув радиаторов обеспечивается двумя вентиляторами, приводимыми от колечного вала двигателя посредством клиноременной передачи.

Предусмотрено применение подогревателя, обеспечивающего предварительный прогрев двигателя перед пуском при температуре окружающего воздуха ниже плюс 5 градусов.

На автомобилях устанавливается гидромеханическая трансмиссия, состоящая из гидродинамического трансформатора и трехступенчатой коробки передач. Такая трансмиссия наиболее полно отвечает специфическим требованиям эксплуатации автомобилей на карьерных разработках. Она способствует увеличению срока службы агрегатов и, главное, значительно улучшает условия труда водителя.

Перед гидротрансформатором, в одном блоке с ним, монтируется повышающая передача, представляющая собой трехвалый редуктор, который служит для повышения оборотов насосного вала гидротрансформатора и смещения тем самым его характеристики с внешней характеристикой двигателя. Максимальный коэффициент трансформации 3,5.

Гидротрансформатор имеет четыре колеса, отлитых из алюминиевого сплава. Насосное колесо через кожух жестко связано с ведущим валом, турбинное колесо сидит на входном валу коробки передач. Венцы реактора соединены с корпусом через роликовые механизмы свободного хода, обеспечивающие при уменьшении сопротивления движению автомобиля переход гидротрансформатора на режим гидромукты.

Все шестерни трехступенчатой, двухвальной коробки передач находятся в постоянном зацеплении. Каждая передача включается своим фрикционом. Детали коробки заключены в картер, который вместе с крышкой и картером повышающей передачи составляет единый блок, имеющий четыре лапы для крепления на шасси автомобиля. Снизу к нему крепится поддон, являющийся резервуаром для трансмиссионного масла.

Фрикцион коробки передач — многодисковое сцепление, работающее в масле. При включении фрикциона масло под давлением попадает в усилитель, перемещает поршень, который через посредство системы пружин и нажимного диска скимает пакет дисков с металл-керамическим покрытием.

Гидравлическая система трансмиссии состоит из ветви охлаждения гидротрансформатора и ветви переключения передач в коробке. Управление коробкой передач осуществляется из кабины водителя через золотниковый механизм. В зависимости от положения рычага переключения на рулевой колонке, а следовательно, и положения золотника,

масло по каналам в картере коробки и валах поступает в соответствующий фрикцион.

Передающие отношения коробки передач позволяют: преодолевать наиболее трудные участки пути в карьерах на первой передаче при работе гидротрансформатора; двигаться на наиболее часто встречающихся в карьерах уклонах 4,5—10 процентов на второй передаче с гидротрансформатором, работающим на режиме гидромукты (без переключения передач);

развивать максимальную скорость на третьей передаче.

В карданной передаче применены шарниры открытого типа. Игольчатые подшипники кардана уплотняются резиновыми сальниками.

Главная передача состоит из центрального и бортовых редукторов, монтируемых в ступицах ведущих колес. Одноступенчатый центральный редуктор имеет пару конических шестерен и конический дифференциал. Бортовой редуктор планетарного типа представляет собой цилиндрические прямозубые шестерни.

Картер ведущего моста отливается из стали, в него запрессованы трубчатые кожухи полусосей разгруженного типа. Для крепления элементов подвески на картере сделаны приливы.

В карьерных условиях значительно изменяется статическая нагрузка на оси у груженого и порожнего автомобиля (в пределах 4 : 1); возникает большие динамические перегрузки при езде по дороге с неровной поверхностью и при загрузке экскаватором. Вот почему подвеска большегрузных самосвалов должна иметь переменную жесткость. Этому требованию наиболее полно удовлетворяет пневматическая подвеска высокого давления со встроенным в нее амортизатором телескопического типа, или, как ее называют, пневмогидравлическая. Передняя ось и задний мост автомобиля БелАЗ-540 подвешены на четырех пневмогидравлических цилиндрах (по два на каждой оси). Цилиндры передней и задней подвески унифицированы по диаметру и конструкции, они отличаются только длиной. В связи с различными нагрузками рабочее давление воздуха в цилиндрах задней подвески больше, чем в цилиндрах передней.

На самосале БелАЗ-548 передняя ось подвешена на двух цилиндрах, а задний мост — на четырех: по два с каждой стороны моста.

Пневмогидравлические цилиндры подвески работают по телескопическому принципу. При ходе отбоя масло из кольцевой полости основного цилиндра перегоняется через амортизатор в цилиндр противодавления, сжимая находящийся в нем газ. Благодаря его сжатию ход отбоя ограничивается. При ходе сжатия масло под давлением газа заполняет кольцевой объем между основным цилиндром и цилиндром противодавления; в этом случае ограничение хода достигается благодаря повышению давления газа в основном цилиндре. Уплотнение подвижных соединений пневмогидравлических цилиндров выполнено в виде V-образной фторопластовой или капроновой манжеты. Для уплотнения неподвижных соединений применены резиновые кольца.

Цилиндры пневмогидравлической подвески воспринимают только вертикальные нагрузки. Толкающая и тормозная силы, а также тормозной и реактивный моменты передаются на раму через систему шарнирно установленных продольных штанг, образующих параллелограмм. Боковые силы в передней подвеске передаются на раму через поперечную штангу и в задней подвеске — через вершине продольные рычаги, которые одновременно являются верхним звеном параллелограмма.

В рулевом механизме трение скольжения заменено трением качения — между винтом и гайкой установлены шарикоподшипники, перекачивающиеся по их резьбе. Гайка выполнена в виде зубчатой рейки, которая зацепляется с сектором, крепящимся на вале рулевой сошки.

Для облегчения управления автомобилем в конструкцию рулевого управления введен гидравлический усилитель. Он представляет собой цилиндр с каналами в стенке, внутри которого помещен поршень. Цок гидросилителя крепится одним концом на раме автомобиля. На переднем конце цилиндра смонтирована распределительная головка, в которой находится золотник, соединенный с рулевой сошкой. При перемещении золотника посредством рулевого механизма та или другая полость цилиндра сообщается с насосом, и автомобиль поворачивает в нужную сторону.

Тормозная система включает в себя основные колесные тормоза колочного типа с пневматическим приводом и ручной тормоз ленточного типа, барабан которого закреплен на фланце выходного вала коробки передач. Специфика работы в кардах заднего вала необходима для раздельного привода к передней и задней тормозам; на осуществлен посредством использования двухлопастного тормозного крана, вторая полость которого служит для подвода воздуха к задним тормозным механизмам через дополнительный воздухо-распределительный клапан. Предусмотрен также дополнительный аварийный привод. Для питания тормозной системы воздухом применен компрессор автомобиля ЗИЛ-130.

Бездисковые колеса имеют резвыйный обод с коническими полками. Крепятся передние колеса при помощи прижимов, а задние двухватные — посредством клиньев и прижимов.

Колеса самосвала БелАЗ-540 снабжены 26-слойными шинами размером 18,00 × 25. Они монтируются на обод 13,00 × 25. Шины автомобиля БелАЗ-548 24-слойные, размером 20,00 × 33; они монтируются на обод 15,00 × 33.

Опрокидывающий механизм самосвала включает в себя два телескопических гидроподъемника, золотниковый гидрораспределитель, кран управления, масляный бак и систему насосов и трубопроводов. Последняя, благодаря специальному автомату переключения, обеспечивает работу гидросилителя руля при неработающем гидроподъемнике.

Эта объединенная гидравлическая система питается от насосов НЦ-48, установленных на фланцах лопастчатой передачи гидромеханической трансмиссии. В целях безопасности движения предусмотрен дублирующий привод насоса; при заглошем двигателе он может работать от ведущих колес через трансмиссию.

Когда действует усилитель руля, насосы включены последовательно. Если же работает опрокидывающий механизм, они переключаются автоматом на параллельный режим.

Цилиндр опрокидывающего механизма автомобиля БелАЗ-540 — трехвенной, двойного действия. Нижняя и верхняя его опоры имеют сферические опорные головки. Цилиндр самосвала БелАЗ-548 отличается тем, что имеет дополнительное четвертое звено, которое обеспечивает дополнительное усилие в первой период разгрузки.

Максимальное давление в гидравлической системе опрокидывающего механизма равно 80—90 кг/см².

Лонжероны рамы изготовлены из листовой низколегированной стали и имеют закрытое сечение переменной высоты. Такая конструкция хорошо сопротивляется кручению, что весьма важно при работе в карьерных условиях.

Кузова автомобилей БелАЗ-540 и БелАЗ-548 аналогичны по конструктивной схеме. Отличаются они друг от друга емкостью и прочностью. Кузова изготовлены из стали 15Т. Их днища в отличие от автомобиля МАЗ-525 выполнены однослойными. Предусмотрен обграв днища отработанных газами двигателя.

Гидромеханическая трансмиссия, пневмогидравлическая подвеска, гидросилитель руля, регулируемое сиденье, отопление зимой, вентиляция (а в дальнейшем и кондиционирование воздуха) в летнее время — все это свидетельствует о том, что конструкторы новых самосвалов Белорусского автозавода немало потрудились, чтобы облегчить условия труда шоферов на карьерных разработках.

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

«ХОЗРАСЧЕТ НАИЗНАНКУ»

Там называлась статья, опубликованная в январском номере журнала «За рулем». В ней критиковались недостатки в работе Лучинского самодеятельного автомобильного и городского комитета ДОСААФ, контролирующего его деятельность. Речь шла об ответственности, низком качестве учебной работы, разбазаривании общественных средств, фактах грубого администрирования, допущенных председателем горкома ДОСААФ тов. Старостиним и председателем совета клуба тов. Завальным.

Редакция получила ответ, подписанный заместителем председателя обкома ДОСААФ тов. Сурявским, в котором сообщается, что президиум Волынского областного комитета ДОСААФ обсудил выступление журнала и ответил, что факты, изложенные в статье, подтвердились. Т. Старостин и Завальный отстранены от работы, избрано новое руководство городского комитета ДОСААФ и самодеятельным клубом. Областной комитет предложил обсудить статью на собраниях учебных организаций и самодеятельных клубов, а также на заседаниях президиумов районных комитетов Общества.

В ответе обкома ДОСААФ говорится, что «принимаются меры к коренному улучшению работы всех самодеятельных автомобильных клубов». Что же это за меры, какие же практические шаги по укреплению финансовой и трудовой дисциплины, развитию общественных начал, инициативы в работе Лучинского и других самодеятельных клубов предпринял областной комитет, так и не курсом мероприятий. Читатели журнала вправе ожидать от Волынского областного комитета ДОСААФ более конкретного ответа о практических мерах по улучшению работы самодеятельных клубов.

«ЕЩЕ О ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЬСКИХ КАДРОВ»

Под таким названием в № 1 нашего журнала за 1963 год была опубликована статья начальника госаттестационного Амурского обкомполкома А. Галкина и начальника отделения индустриального комсомола Н. Зинина. Авторы подвергли критике недостатки в обучении шоферов в школах и на курсах ДОСААФ Амурской области, внесли ряд предложений по повышению качества обучения, улучшению учебного процесса и укреплению материально-технической базы учебных организаций.

В беседе с редакцией журнала обкомполком обкома ДОСААФ Е. Шууров, статья обсуждалась на расширенном совещании председателей районов, горкомов и руководящих учебных организаций. Авторы статьи и редакция получили в статье, признаны правильными. Обком ДОСААФ принимает меры и расширению сети учебных организаций и повышению качества обучения.

На ряде курсов и в автомотолубках произведена проверка материально-технической базы. Некоторым первичным организациям Общества, занимающимся зоорасчетной подготовкой, выделены недостающие агрегаты, узлы автомобилей и мотоциклов, плакаты и другие наглядные пособия. Приняты меры по повышению педагогического мастерства преподавателей, инструкторов практического вождения; в частности, при обкоме ДОСААФ стали проводиться семинарские занятия с преподавателями зоорасчетной подготовки. В ближайшее время состоится очередной семинар с преподавателями по новой программе подготовки водителей.

Больше методической помощи стали оказывать преподаватели членские выездные отделы по технической подготовке при обкоме и районах ДОСААФ.

Недавно авторы статьи А. Галкина и Н. Зинина сообщили редакцию, что вступившие в журнал вызвали отклик в ряде автохозяйств, среди директоров совхозов, председателей колхозов. Принимаются меры и тому, чтобы с водителями при простоях транспорта проводились занятия по технике и обрести особое внимание на соблюдение техники, уход за ней, продление срока службы автомобилей, шин, аккумуляторов, а также зоорасчетные показатели, автоматизация и изучение правил движения.

Больше заботы о повышении своих технических знаний среди руководителей и водителей, а также водителей и технических работников. Так, 60 специалистов Амурского автоотреста поступили учиться в заочные средние и высшие учебные заведения.

По овладению неопубликованных писем

ЧЕТКО ПО ГРАФИКУ

В редакцию Костромского судостроительного завода т. Соколов, Потанов и другие обратились в редакцию журнала с письмом, в котором они сообщают о нарушении в этом направлении городских автобусов.

Письмо было направлено в Костромской горком транспорта. Идеи сообщения редакциям северных горкомов КПСС тов. Тихомиров, факты, изложенные в письме, имели место. В настоящее время приняты меры по улучшению автобусного движения по маршруту, о котором идет речь в письме. В ближайшее время интервал движения (4 минуты), осуществляется строгий контроль за соблюдением графика.

Энтузиазм

ПО СПЕДАМ
ПИСЬМА

Мы сидели в крытом кузове автомобиля — тренер мотглевской мотоциклетной команды, несколько совсем молодых ребят, его питомцев, и я. Нам было тесно в этой машине — бывшей авторемонтной «летучке», спаянной за негодностью и переданной Мотглевскому автомотоклубу. Там стояли мотоцикли и верстаки, и какие-то стеллажи.

— А в мастерскую пойти, — сказал тренер, — замерзаете. На цементном полу долго не выстоять. Мы здесь работаем — леньку заталкиваем. А где остальные придут — рассердажут... К шести часам все соберутся...

Он все хотел дождаться остальных, но не сдерживаясь, рассказывал сам. — Работую второй год. За это время не получил ни одного свертка, ни одного напильника. Все само достало. Просил провести трехфазную линию для наждака — отказывают. Денег нет, говорят. Внимания к нам нет — вот что главное. Мы у него в пасынках ходим. Сами выкрутились — ну и хорошо. А нет — так и не приставляет.

— У кого это — ну негод? — У товарища Глотова, председателя областного комитета ДОСААФ.

Привело меня в Мотглев письмо — одно из тех, которые редакция получает от своих читателей. Положение дел с авторемонтным в области — вот о чем писали его авторы. «В автомотоклубе нашей области — закинул спорт. Председатель областного комитета ДОСААФ тов. Гловат не дает ему развиваться. Дело дошло до того, что нашу сборную команду он вообще перестал допускать к соревнованиям. В Минске проводился традиционный зимний мотокросс на приз Минского моторового завода, в Орше — мотокросс на приз имени Константина Заслонова. Кроме того, нас приглашали в Смоленск на мотокросс, в Барановичи — на гонки по ледяной дорожке. Однако ни на одно из этих соревнований команда не была выставлена по личному решению Глотова...»

Десятк подписей — десять обиженных. А может быть, их еще больше! Как обиделся один из авторов письма, узнав что оно дошло до цели: «В шесть часов вечера все соберемся в автомотоклубе», — кричал он в телефонную трубку. И в ожидании вечера я пошел в областной комитет ДОСААФ. — Жалуются? — сказал Гловат безразлично. — Пускай жалуются. Не вы первый признаете.

Я полагаю, он будет горячиться, спорить. Но он был совершенно равнодушен. Должно быть, все связано с мотоспортом, давным давно надоело ему. Я стал излагать содержание письма.

«...У нас имеется способный коллектив мотоспортовцев, которые неоднократно завоевывали призовые места на чемпионатах БССР, а многие даже участвовали во всеюнионных соревнованиях. Но по последние время мы редко знавали даже 4—5 места. 2—3 февраля в Минске проводилось лично-командное первенство БССР по ледяной дорожке.

НА ТОРМОЗАХ

Три недели мы готовились к этим соревнованиям, сами делали шпиль, каждый вечер работали с машинами до 11—12 часов, а ведь все заняты на производстве, многие имеют семьи. И вот в день отъезда мы узнали, что тов. Гловат не допустил команду к участию в соревнованиях. Мы пошли к нему. Он отказался впустить нас в кабинет, а когда мы все-таки проникли, он сказал, что за нестойчивости может спустить нас с пятого этажа на первый. Было так!

— Теперь можно сказать все, что угодно. Тренер Е. Федоров гуляет вел себя. А вообще, у нас просто нет денег.

Кто-то из «летучки» перебрался в помещение автомотоклуба, оказалось, что там полно народу. Заговорили все, перебивая друг друга.

— Клуб может выставить команду на любые соревнования. Мы спорт любим. Хотим повысить техническую и спортивную культуру наших ребят. Но если председатель обкома будет препятствовать, ничего не получится.

— ...Денег, говорят, нет. Но ведь мы же предлагали соорудить гаражную дорожку, устроить гонки на льду, даже открыть мастерскую по ремонту частных мотоциклов. А товарищ Гловат считает, что условий нет.

Долго еще готовы были мотглевские спортсмены выражать свое недовольство. Но дело и так уже было ясно. Председатель областного комитета ДОСААФ, призванный по роду своей работы заниматься о развитии авторемонтного в области, не только не делает этого, но, наоборот, мешает тем людям, которые стремятся двигаться вперед. И если какая-то спортивная жизнь в области все еще теплится, то лишь благодаря неумолимой энергии кучки энтузиастов.

Тов. Гловат объясняет свою позицию разными причинами. Он говорит, что спортсмены плохо ведут себя, дерзко разговаривают. Конечно, разность не лучшая форма доказательства правоты, но надо понять состояние людей, которые в холодном неприкосновенном помещении, располагая минимальными средствами, с samozабвением готовят свои машины, а их потом вот так просто не допускают к участию в соревнованиях.

Чем можно объяснить такое поведение руководителя, отвечающего за развитие спорта в области? Я думаю, разность — он занимается делом, которое не любит. Таким делом является для него мотоспорт. И вполне понятно, что люди, которые этим живут и приходят к Гловату за одними, то за другими, кажется ему назойливыми привадами.

Перед отъездом из Мотглева я разговаривал с секретарем партийной организации областного комитета

ДОСААФ тов. Тимошенко. Он сказал мне, что жалоба в редакцию не первая, что до этого было письмо спортсменам в ЦК ДОСААФ и что в республиканском комитете замот о ненормальном положении с авторемонтным в области.

— И как вы думаете, после этих писем и разговоров дела улучшатся? — спросил я.

— Если только товарищ Гловат перестроится...

— А если не перестроится? — Свое слово должно наконец сказать и спортивная общественность. Ей и раньше следовало бы вмешаться, но... Председателем совета автомотоклуба был его начальник тов. Судилковский — человек, не желающий ни с кем «портить отношения» и тоже довольно безразличный к судьбам спорта. Вот и получилось, как вступают из письма «...совет клуба у нас не работает; не находя никакой поддержки, спортсмены постепенно оставляют автомотоспорт. А ведь клуб должен быть организатором массовой спортивной работы, чтобы не глядела с завистью спортсмены на соседнюю Витебскую область, где условия те же самые, а дела идут совсем по-другому.

Тов. Гловат смывается на отсутствие средств для развития спорта. Но ведь средства можно достать, а пути для этого хорошо известны. Тренер Е. Федоров выписал из Москвы чертежи гаражной дорожки и предложил построить ее. Все расходы по строительству взяла бы на себя общественность. Вышли бы комсомольцы на воскресник, уже был обещан бульдозер... Но вопрос повис в воздухе. А сколько еще не использовано возможностей для того, чтобы спорт обходился без дотаций! Проведение соревнований на стадионе с продажей входных билетов, розыгрыш памятных подарков на кроссовых соревнованиях. Наконец, вовлечение в работу клуба тысячи авто- и мотоциклистов. Да мало ли еще какие формы работы могут подкашивать местные условия!

Люди, от которых в значительной мере зависит судьба авторемонтного, должны любить его, понимать нужды спортсменов, относиться с уважением к тем энтузиастам, которые способны с утра до позднего вечера ухаживать за своими машинами. Ведь спорт — это живое, увлекательное дело, которое при хорошей постановке не только затрат не потребует, но и доход принесет.

Теперь А. Могилева избран членом совета автомотоклуба; надо думать, что он найдет правильные методы работы. И областная секция, бездействие которой во многом способствовало развалу авторемонтного, должна наконец сказать свое слово.

Р. ЯРОВ,
наш спец. корр.

г. Могилева.

Несмотря на то что автомобильные ралли культивируются в нашей стране сравнительно недавно, они получили уже широкое распространение. В этих соревнованиях с каждым годом участвует все большее число спортсменов. Советские раллисты неуспешно выступают на международной спортивной арене.

Сами состязания, их характер и условия претерпели за последнее время значительные изменения. Первое всесоюзное ралли, проведенное в 1957 году, выглядело по сравнению с современными соревнованиями легкой туристической прогулкой. Ралли значительно усложнились, они превратились в подлинное автомобильное многоборье, которое стало проблемным мастерством спортсмена, его выносливостью, умения не только ориентироваться в условиях сложных маршрутов, но и водить автомобиль на трассах самых различных скоростных составных (инподрум, шоссеино-колыцевая гонка, фигурное вождение и пр.).

Заслуга в развитии этих соревнований принадлежит комиссии ралли и кроссов Федерации автомобильного спорта СССР. Особо важное значение имеют разработанные комиссией «Общие условия проведения автомобильных ралли в СССР». Они содержат методические указания, обобщают накопленный опыт в организации и проведении соревнований.

Но все ли в современных ралли удовлетворяет? Всегда ли практика проведения этих соревнований соответствует правильным основоположениям, разработанным Федерацией автомобильного спорта? И, в частности, способствует ли часто практикуемое усложнение соревнований массовому развитию автомобильного спорта, росту мастерства спортсменов? Такие вопросы волнуют многих любителей ралли, и не без оснований.

Возможности автомобильных ралли в подготовке смелых, волевых, всесторонне развитых советских спортсменов-патриотов трудно переоценить. Но используются эти возможности, по нашему мнению, далеко не полностью. Так, в общем комплексе подготовки спортсменов-раллистов к соревнованиям все еще не занята достойного места специальная физическая подготовка, недостаточна техническая подготовленность участников — ведь от раллиста требуется умение быстро заменить и переомонтировать быстро, сменить свечи и т. п., то есть выстоять в условиях действия, присущие ралли как прикладному виду спорта. Очевидно, что вопросы физической и технической подготовки спортсменов-раллистов должны привлекать к себе гораздо больше внимания, чем это было до сих пор.

По нашему мнению, должны быть пересмотрены и существенно изменены также и некоторые принципиальные положения, характерные для соревнований последних двух лет. Это особенно необходимо в связи с тем, что организаторы и судейские коллегии ралли на местах иногда неправильно трактуют те или иные принципы, изложенные в названных выше «Общих условиях». С чем же конкретно нельзя согласиться?

Вызывает возражение часто практикуемый у нас порядок выбора трассы, скоростей и принципов движения по ней, который влетает за собой вывод автомобиля из строя из-за длительного движе-

ния с повышенными скоростями по плохим дорогам. Например, в розыгрыше первенства Москвы по ралли летом прошлого года дороги на ряде этапов были настолько плохими, что многие спортсмены, стараясь выдержать заданные средние скорости, сошли в конце концов с дистанции из-за поломок автомобилей. Машины же тех, кто финишировал (меньше половины стартовавших), требовали ремонта передков и других узлов и агрегатов. Не нужно доказывать, что подобная практика отгибает от соревнований не только владельцев личных автомобилей, но и руководителей автомобильных хозяйств.

Оправдано ли включение в ралли трасс с неусовершенствованными и разбитыми дорогами, как средства усложнения соревнований и проверки мастерства спортсменов? Безусловно, оправдано, если это делать в разумных пределах. Но нам кажется, что наилучшим образом мастерство раллиста может проявиться тогда, когда он сможет сам оценить, с какой скоростью надо проходить участок трассы, проложенный как по хорошей, так и по плохой дороге между двумя КВ. Иными словами, надо требовать от спортсмена, чтобы он уверенно выдержал общий режим движения на данном участке, а не был вынужден вопреки здравому смыслу двигаться с по хорошей и по плохой дороге с одной и той же скоростью.

Ничем не аргументировано, на наш взгляд, и чрезмерное усложнение штурманских расчетов. Штурманская подготовка раллиста должна проявляться в его умении ориентироваться по любым сложным схемам и картам, рассчитывать и выдерживать необходимые режимы движения, чтобы, соблюдая их, вовремя прибывать на соответствующие контрольные пункты. Усложнение же ралли с помощью тех принципов, даваемых расписаний и идущих друг за другом «слеплых» участков нередко приводит к тому, что спортсменам приходится решать головоломные задачи, не спать из-за этого в ночь перед стартом. Выполнение многочисленных подсчетов и разгадывание чересчур сложных трактовок вред ли столь уж необходимы.

Мы не убеждены в необходимости применения всех трех принципов ралли в одном соревновании. Двух принципов — расписаний и участков, по которым нельзя опережать расписание сверх льготы на контрольных пунктах, а если опоздал, нужно всегда догонять, чтобы не получить штрафные очки на каждом последующем пункте) и «двух расписаний» (когда участник может и не увернуться опоздания, за которые он уже получил штрафные очки) — вполне достаточно для проведения подавляющего большинства организуемых в нашей стране соревнований по ралли.

Плюс, на наш взгляд, отказаться от так называемых «слепых» участков, когда задана лишь средняя скорость без указания расстояния и нормы времени до следующего КВ. Известно, что изложенное в «Общих условиях» теоретическое положение — расстояние нужно определять по километровым столбам, а там, где их нет, — по автомобильному спидометру — необходимо лишь организовать соревнования, а для участников — практически невыполнимое, особенно в ночное время. Обычно на «слепых» участках раллисты пользуются только спидометром. Но, допустим, автомобиль

О ПУТЯХ РАЗВИТИЯ

где-либо забуксовал, или в шине заднего колеса понизилось давление. Если произойдет одна из этих случайностей, то участнику соревнований придется решать никому не нужный ребус: определить, когда, по расчету судей, он должен отделиться на следующем КВ. Ошибиться тут очень легко, причем на значительную величину. Некоторые же спортсмены, например местные жители, хорошо знающие расстояние между населенными пунктами, оказываются при таких условиях в привилегированном положении. Разве все это оправдано со спортивной точки зрения, способствует росту мастерства раллистов?

В 1961 году судейская коллегия ралли «Балтийское море — море мира» не включила в дистанцию «слепых» участков. И соревнования не стали от этого менее интересными или слишком легкими.

Вот почему принятое недавно правильное решение Федерации автомобильного спорта о возможности применения в ралли на первенствах СССР и РСФСР «слепых» участков только на дорогах, полностью оборудованных километровыми столбами, нуно распространить на все соревнования, которые будут проводиться впредь. Более того, необходимо узаконить такую практику, внеся соответствующие изменения в «Общие условия проведения автомобильных ралли в СССР».

Вряд ли кто-либо может возражать против того, что в современных ралли повысилась скорость, а в некоторых соревнованиях и увеличилось их число в общем зачете. Такая мера, безусловно, правильна. Но нельзя согласиться с практикуемой сейчас одинаковой оценкой всех видов скоростных составных (10 секунд — 1 очко). Ведь они резко различаются между собой. Если в гонках разница результатов участников составляет секунды и десятые доли их, то при подъемах на холм, замене колес и других упражнениях, она иногда бывает равна нескольким минутам.

Наглядным подтверждением несовершенства такой системы зачета может служить прошлогоднее зимнее командное ралли. Там время, показанное участниками при подъеме на холм, по существу предопределяло распределение мест, а результаты других скоростных соревнований были обесценены. Именно поэтому команда Горьковского автовазона, показавшая абсолютно лучший результат по сумме всех составных, оказалась за чертой призеров. А команда таксомоторного парка из города Парну, которая в сумме соревнований (кроме

подъема (на холм) имела лишь 10-й результат, оказалась победителем в ралли.

В зимнем ралли 1963 года несправданно большой вес в общей зачете имели дополнительные соревнования на быстроту смены колес. При всем значении этого нового упражнения, впервые введенного в общий комплекс соревнований по ралли, оно не должно, разумеется, оказывать решающего влияния на общий зачет в столь трудном, сложном и разнообразном многоборье, каким является современное ралли.

Шоссейные, кольцевые и ипподромные гонки, проводимые в ходе ралли, бывают обычно не очень интересными, поскольку в них стартует всего дватри автомобиля. Думается, что следует, увеличив нейтрализуемое время, давать старт одновременно шести-семи машинам. Тогда на трассах развернется более увлекательная спортивная борьба, соревнования станут живее.

И еще об одной ненормальности, которая нередко осложняет отношения между спортсменами и судьями, является к тому же причиной многочисленных протестов. Некоторые организаторы и судейские коллеги, руководствуясь сомнительной целью «усложнить» соревнования, зачастую устраивают секретные пункты контроля времени сразу за участком труднопроходимой дороги или непосредственно перед ним — за железнодорожными переездами с закрываемыми шлагбаумами. В розыгрыше первенства Москвы прошлого года на последнем этапе, включавшем движение по городу, была, например, задана скорость 55—60 км/час. Заведомо зная, что выдержать ее по городу без нарушения правил движения невозможно, судьи на секретном КВ у въезда в Москву пенализировали тех, кто нагнал время, чтобы не допустить этих нарушений. Подобная практика, естественно, приводит к тому, что участники начинают смотреть на спортивных судей не как на товарищей, а как на людей, специально стремящихся «подловить» их. Нет нужды говорить о том, насколько чуждо это советской спортивной этике!

Несколько замечаний в адрес организаторов соревнований. Опыт последних лет показал, что они главное свое внимание направляют на разработку маршрута, обеспечение автомобилями топлива, подготовку трассы и т. д. Это, безусловно, необходимо. Но надо ценить также тяжелый спортивный труд и самих раллистов! Теплая человеческая забота, которая выражается в организации правильного поведения спортсмена, своевре-

менной информации о результатах, расстановке указателей-стрелок и т. д., не только приятна участникам, она помогает им лучше перенести трудности и направить все свои усилия на повышение спортивного мастерства. Очень важно также обеспечить деловой контакт с работниками ОРУДА и госавтоинспекции. Примером в этом отношении могут служить ралли в Латвии. Там в населенных пунктах, расположенных на трассе, раскладывают листовки и плакаты, призывающие население быть особенно внимательным и осторожным в дни состязаний. А вот на первенстве Москвы 1962 года многие спортсмены опаздывали на пункты КВ только из-за того, что подолгу беседовали с милиционерами, задерживавшими загрязненные на трассе автомобили при въезде их на улицы столиц.

Нуждается в усовершенствовании классификация автомобилей, участвующих в ралли. Взяв, например, IV класс, есть так называемые специально подготовленные автомобили. Именно они наиболее близки к тем машинам, на которых предстоит отстаивать спортивную честь нашей Родины в международных соревнованиях. Но, к сожалению, в этот класс включают автомобили с любым рабочим объемом двигателей, что создает неравные условия спортивной борьбы.

По моему мнению, необходимо создать три класса специально подготовленных автомобилей. Если для участия в ралли заявлено мало автомобилей этих классов, их можно объединить со стандартными, применяя в скоростных состязаниях соответствующий гандикап.

Уместно напомнить и о том, как важно для спортсменов обобщение опыта, приобретаемого в ходе трудных и требующих больших затрат соревнований. Каждое из них должно заканчиваться подробным разбором и тактико-техническим анализом достигнутых показателей, чтобы опыт лучших становился достоянием всех, способствуя на пути повышения мастерства советских спортсменов. К сожалению, такие полезные собрания участников после проведения соревнований проводятся очень редко, не стали еще обязательным элементом в общем комплексе организации соревнования.

Особо следует остановиться на отношении к ралли со стороны некоторых руководителей автомобильной промышленности. Известно, какую роль в развитии автомобильной техники играет автомобильный спорт вообще, а ралли — такие соревнования, как ралли, которые включают в себя целый комплекс разнообразных испытаний, позволяющих в короткий срок и на широкой основе проверить и выявить недостатки конструкции. Ралли дают обычно богатый материал для анализа конструкции, поисков путей их совершенствования и, следовательно, могут немало способствовать техническому прогрессу автомобилестроения. Между тем наши автомобильные заводы и научно-исследовательские институты далеко еще не полностью используют эти возможности, плохо изучают опыт, накапливаемый в соревнованиях. Лишь изредка можно увидеть на старте даже самых крупных соревнований руководителей автомобильных заводов, ведущих инженеров и конструкторов.

Многие улучшения, вносимые спортсменами в конструкцию автомобилей при подготовке их к соревнованиям, никак не рассматриваются и не популяризируются.

С таким положением больше мириться нельзя. Необходимо активизировать участие автомобильных заводов как в организации соревнований по ралли, так и в изучении того богатого технического опыта, который они приносят. Может быть, следует — для того чтобы еще больше заинтересовать заводы — включить в общий комплекс зачета по ралли элементы, стимулирующие борьбу заводов за престиж своей заводской марки, или даже проводить специально соревнования на первенство заводской марки? С другой стороны, и судейские коллеги должны по возможности содействовать автомобильным заводам и научно-исследовательским институтам. В частности, поиск материалов по техническим итогам проводимых соревнований. Не мешало также, на наш взгляд, устанавливать за «дводку» автомобилей и различные усовершенствования в них, допускаемые техническими условиями соревнований, специальные призы, которые поощряли бы творческую мысль спортсменов.

И, наконец, последнее. Ралли, какими большими ни были бы успехи их развития за последние годы, никогда не станут подлинно массовым видом автомобильного спорта, если не удастся привлечь к ним широкие круги владельцев этой задачи стоят разные препятствия, и прежде всего естественная боязнь новичков повредить свои автомобили во время соревнований. Но разве нельзя добиться того, чтобы торговые организации снабжали дефицитными запасными частями в первую очередь тех автомобилистов (через автотомокубы), которые участвуют в соревнованиях? С другой стороны, ралли, организуемые для владельцев автомобилей, должны отличаться более легкими режимами движения, проводиться, как правило, на хороших дорогах, без дополнительных ипподромных и дорожных гонок. Во всяком случае, проблему вовлечения автомобилистов в автомобильный спорт надо решать более энергично, чем это делалось до сих пор.

Высказанные здесь замечания и пожелания продиктованы заботой о наилучшем развитии ралли в СССР. Мы убеждены, что реализация этих предложений пошла бы на пользу нашему автомобильному спорту, позволила бы сделать его более массовым, поднять мастерство советских раллистов.

Члены общественного совета по автомобильному спорту при редакции журнала «За рулем»:

В. БЕРЕЗНИН, судья всесоюзной категории; В. ЕГОРОВ, мастер спорта; Л. ЗЕЛИНСОН, судья всесоюзной категории; О. МАЯВРОДА, спортсмен I разряда; Ю. МИХАЙЛОВ, мастер спорта, призер первенства СССР по ралли; В. СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ, судья республиканской категории; Р. ЧЕРТОВ, мастер спорта, чемпион Москвы по ралли; В. ХВАТОВ, мастер спорта; Л. ШУВАЛОВ, мастер спорта, призер первенства СССР и Литвы по ралли.

ЧЕГО НЕТ В СПРОВОЧНИКАХ

МОЖНО ЛИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ НА МОТОЦИКЛЕ ИЖ-49 МОДЕРНИЗИРОВАННОЕ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ: ГЕНЕРАТОРЫ Г-36М И РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ КОРОБКИ П-37?

Да, можно. Вот что для этого надо сделать. Генератор Г-36М, который устанавливается на мотоциклы ИЖ-56 и «ИЖ-Планета», отличается от применявшегося на ИЖ-49 генератора Г-36 только тем, что имеет дополнительное сопротивление поперек одной из катушек возбуждения статора. Поэтому, чтобы использовать его на мотоцикле ИЖ-49 с распределительной коробкой П-35, необходимо исключить из схемы генератора (рис. 1) дополнительное сопротивление 4. Для этого по-другому соединяют выводы, идущие из корпуса статора к его клеммовой колодке. Вывод 6 обмотки сопротивления отсоединяют от «массы» генератора, а затем изолируют. Вывод 3 обмотки возбуждения, который помещен вместе с выводом 5 в одной изоляционной трубке, отсоединяют от клеммы Ш и подключают на клемму Ш. К клемме Я остается подключенной только цепь генератора, не показанная на схеме.

Теперь о том, как применить распределительную коробку П-37 с генератором Г-36. В этом случае в схему (рис. 2) придется вводить дополнительное сопротивление (оно, как и выводы обмотки возбуждения, подключается согласно рис. 1). Для намотки его целесообразно изготовить катушку из текстолита или эбонита, эскиз которой представлен на рис. 3. Величина дополнительного сопротивления должна быть 6—7 ом. Ориентировочно такая величина получается при использовании нихромового провода диаметром 0,5 мм и длиной 120 см или диаметром 0,55 мм и длиной 134 см. Можно применить и другой провод — манганиновый, константановый и т. п.

При намотке провода на катушку не должно быть межвитковых замыканий. Надо также учитывать, что во время работы он нагревается.

Многих мотолюбителей интересуют особенности эксплуатации и технического обслуживания самых популярных в нашей стране мотоциклов производства Ижевского машиностроительного завода. В письмах, адресованных редакции и заводскому отделению, мотоциклисты задают различные вопросы не только о машинах последних выпусков, но и о старых моделях, в частности ИЖ-49 и ИЖ-56. Ответам на некоторые из этих вопросов посвящается данная статья.

Монтаж дополнительного сопротивления на генератор Г-36 изображен на рис. 4. Однако не исключены и другие варианты его изготовления и установки.

КАК УСОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ СВЕТА ФАР?

Здесь может быть несколько вариантов. Например, мотолюбитель Н. Курочкин из Воронежа предложил на мотоциклах ИЖ и других, имеющих аналогичную систему освещения, подключить к клемме П центрального переключателя в фару дополнительно провод, идущий к лампе стояночного света и отсоединить его от клеммы СС. После этого переключатель на руле в двух своих крайних положениях включает, как обычно, дальний и ближний свет. При среднем же его положении будет гореть лампа стояночного света. Такое изменение в системе освещения позволяет переключать свет, не отрывая руки от руля мотоцикла.

Недостаток схемы заключается в том, что при всех положениях рычажка переключателя горит лампа стояночного света. Это, естественно, несколько сокращает срок ее службы.

Другой воронежский мотоциклист — В. Валуйский — предложил более совершенную схему. Она дает возможность переключателем на руле, имеющим три фиксированных положения, включать отдельно ближний, дальний и стояночный свет. На рис. 5 показано, как подключить лампы 1, 2, 3 к переключателю. В нем необходимо убрать перемычку 4, то есть клеммы 5 и 6 изолировать друг от друга. Надо также изолировать от «массы» (фары) лампу стояночного света.

Из схемы видно, что в двух положениях рычажка переключателя — левом и среднем — горит дальний и ближний свет. В правом положении лампа 3 стояночного света и нить ближнего света соединяются последовательно. Гореть же будет только лампа 3, так как сопротивление ее нити значительно больше, чем сопротивление нити накала лампы 2.

Недостаток этой схемы — необходимость переделки переключателя света.

Можно рекомендовать еще один способ: когда переключатель на руле в двух крайних положениях включает дальний и стояночный свет, а ключ центрального переключателя фары — ближний свет. Для этого необходимо поменять местами провода, идущие к лампе стояночного света, и нити ближнего света большой лампы.

Все эти варианты усовершенствования переключения света применены на мотоциклах ИЖ-56, «ИЖ-Юпитер» и «ИЖ-Планета», а первый и третий могут быть использованы и на ИЖ-49.

КАК УРАВНОВЕШИВАЕТСЯ ОДНОЦИЛИНДРОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ В ЧЕМ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ БАЛАНСИРОВКА КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА ДВИГАТЕЛЯ ИЖ-56? ПОЧЕМУ НА ОТДЕЛЬНЫХ МОТОЦИКЛАХ ИЖ-56 НАБЛЮДАЕТСЯ ВИБРАЦИЯ? КАК ЕЕ УСТРАНИТЬ?

Все эти вопросы во многом взаимосвязаны. Прежде чем ответить на них, несколько слов о силах, действующих в шатунно-кривошипном механизме одноцилиндрового двигателя при его работе. Центробежная сила инерции вращающихся масс всегда направлена по радиусу кривошипа. Она постоянна по величине и уравновешивается двумя противовесами, расположенными на щеках коленчатого вала.

Сила инерции от возвратно-поступательного движения масс действует вдоль оси цилиндра. Ее величина изменяется в зависимости от угла поворота кривошипа. Уравновесить действие сил инерции от возвратно-поступательно движущихся масс можно с помощью добавочных противовесов. Для этого необходимо, чтобы два валика, на которых они размещаются, вращались с угловой скоростью коленчатого вала, а

Рис. 1. Схема статора генератора Г-36М.



Рис. 2. Схема статора генератора Г-36.

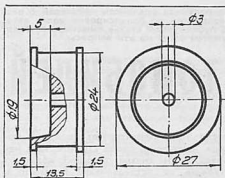


Рис. 3. Катушка для лампы дополнительного сопротивления.

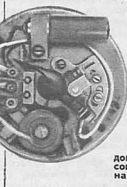


Рис. 4. Монтаж дополнительного сопротивления на генератор Г-36.

еще два валика — с удвоенной угловой скоростью. Однако это значительно усложняет конструкцию двигателя, и обычно поступают иначе. За счет дополнительных противовесов на щеках коленчатого вала добиваются того, что действия сил инерции первого порядка (приблизительно 50 процентов ее величины) переводится на вертикальной плоскости в горизонтальную. Такое конструктивное решение применено на опционных двигателях ИЖ-56 и ИЖ-49. Конструкция и балансировка их коленчатых валов одинаковы. Неправильно, кто считает, что вал двигателя ИЖ-49 лучше уравновешен.

Чем же тогда объяснить вибрацию на отдельных мотоциклах ИЖ-56? Она появляется в узком диапазоне скоростей движения, приблизительно 70—80 км/час, и при дальнейшем увеличении скорости исчезает. Водитель ощущает вибрацию, как тряску с определенной частотой. Это, естественно, вызывает неприятное ощущение и быструю утомляемость.

На заводе были исследованы причины вибрации. Установлено, что она возни-

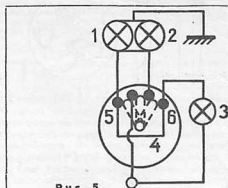


Рис. 5. Подключение ламп и переключателя при изменении схемы переключения света.

кает в результате совпадения частот вынужденных колебаний двигателя (из-за сил инерции возвратно-поступательно движущихся масс шатуно-кривошипного механизма) и собственной частоты колебаний рамы. При этом наступает явление резонанса, резко возрастает амплитуда колебаний отдельных узлов мотоцикла, что и ощущает водитель. Чтобы ликвидировать явление резонанса, нужно изменить частоту колебаний рамы.

Исследования показали, что жесткость рамы можно увеличить, отказав от подседельного узла от защитных кожухов карбюратора. Такое конструктивное решение и применено на мотоцикле «ИЖ-Планета».

Владельцам мотоциклов ИЖ-56, на которых ощущается вибрация, можно рекомендовать данный способ. Для этого нужно изготовить два болта, планку и две пластины, согласно эскизам на рис. 6. Болты и планку желательно закалить.

Для монтажа подседельного устройства (рис. 7) снимают защитные кожухи карбюратора и приклеивают к ним пластины заклепками из алюминиевой, медной или мягкой стальной проволоки диаметром 3—4 мм. Болты служат не только для крепления топливного бака, но и для распора рамы. Поставив под их головки набор шайб толщиной 0,2—0,4 мм (2—3 штуки), продевают болты в отверстия на топливном баке и раме, а затем ввертывают в планку.

Установка и закрепив защитные кожухи карбюратора, отжимают от них болтами подседельный узел рамы. Одновременно крепят топливный бак, причем, если понадобится, подливают торце болта.

После сборки мотоцикла проверяют — исчезла ли вибрация. В случае повторного ее возникновения следует усилить затяжку болтов, сняв одну или две шайбы, а также проверить, как закреплен двигатель на раме.

МОЖНО ЛИ НА ДВИГАТЕЛЕ ИЖ-49 УСТАНОВИТЬ КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ ДВИГАТЕЛЯ ИЖ-56?

Можно, причем это не отразится на регулировках карбюратора и зажигания. Увеличение объема кривошипной камеры приведет к незначительному снижению мощности двигателя (на 0,2—0,3 л. с.) и практически не повлияет на эксплуатационные качества мотоцикла.

ДОПУСТИМО ЛИ ПРИМЕНЕНИЕ НА МОТОЦИКЛАХ ИЖ ГЛУШИТЕЛЕЙ ДРУГОЙ КОНСТРУКЦИИ, НАПРИМЕР МОТОЦИКЛА «ЯВА», ИМЕЮЩЕГО СРАВНИТЕЛЬНО НЕБОЛЬШОЙ ШУМ ВЫПУСКА?

При выпуске отработанных газов в глушитель возникают колебательные процессы, характер которых существенно влияет на наполнение цилиндра. Для каждой модели мотоцикла тщательно подбирают глушители не только с точки зрения их шумопоглощающих качеств, но и показателей мощности двигателя. Поэтому нельзя рекомендовать использовать на ИЖ-56, «ИЖ-Юпитер», «ИЖ-Планета» глушители мотоциклов других моделей. Если это допустить, ухудшатся параметры двигателя (мощность, экономичность и т. д.), что подтверждают и результаты испытаний.

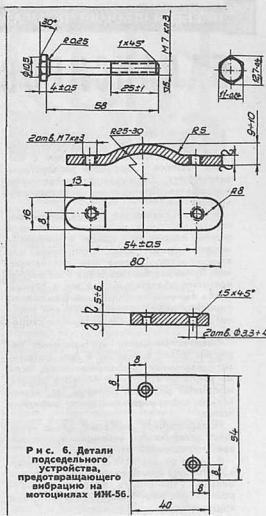


Рис. 6. Детали подседельного устройства, предотвращающего вибрацию на мотоциклах ИЖ-56.

При установке глушителей «Ява» на двигатель «ИЖ-Юпитер» его максимальная мощность уменьшается на 1,5 л. с.

В. АБРАМЯН, инженер, общественный корреспондент «За рулем» из Ивановского машиностроительного завода; **В. РОЖНОВ**, инженер, начальник центральной заводской лаборатории по испытанию мотоциклов.

г. Ижевск.

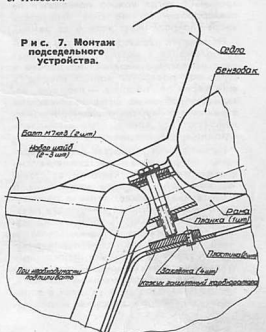


Рис. 7. Монтаж подседельного устройства.

БАЛАНСИРОВКА КОЛЕС АВТОМОБИЛЕЙ

Новые автомобили, сходящие с конвейера, имеют колеса, статически сбалансированные в сборе с шинами. Однако в процессе эксплуатации автомобиля балансировка колес часто нарушается. Причины здесь самые разнообразные.

В одном случае это потеря балансировочных грузиков, в другом — смена и ремонт покрышек и камер, в третьем — неравномерный износ протектора под влиянием торможения или других причин. Проверка балансировки и ее восстановление обязательны так же в случае, когда замечается колебание («вляние») передних колес в горизонтальной плоскости в определенном диапазоне скорости.

Следует учитывать, что «вляние» передних колес возникает и при допустимых величинах дисбаланса колес, если не устранен люфт маятникового рычага, изношены шарниры рулевых тяг, значительно деформированы диски передних колес.

Появляющийся дисбаланс колес ухудшает устойчивость автомобиля и вызывает повышенный износ шин.

В связи со значительным увеличением в настоящее время скоростей на автомобильном транспорте вопросу балансировки колес необходимо уделить особое внимание.

Действие несбалансированности колес может быть представлено, как действие центробежной силы груза, укрепленного на ободе колеса.

При скорости 100 км/час центробежная сила 400 г груза, укрепленного на ободе колеса, равна примерно 47 кг, причем направление этой силы, действующей по радиусу колеса, все время меняется. Когда груз или тяжелое место колеса находится внизу, центробежная сила, раздвигаемая им, направлена вниз (как бы прижимает колесо к земле). Однако через некоторый промежуток времени, когда колесо повернется на пол-оборота, та же сила направлена вверх (приподнимает колесо от земли).

На полпути перехода из своего нижнего положения в верхнее, центробежная сила направлена параллельно дороге и стремится повернуть колесо вперед, а еще через пол-оборота, — напротив, назад. Центробежные силы, возникающие в результате неравномерности колес, действуют все время, пока автомобиль находится в движении.

На некоторых скоростях частота перемен направления действия этих сил иногда совпадает с частотой собственных колебаний передка автомобиля. В этом случае возникает явление резонанса, благодаря которому впереди появляются значительные вибрации, известные под названием «шimmy». Одновременно силы, действующие перпендикулярно дороге, вызывают поперечные угловые колебания передней оси, сопровождаемые подпрыгиванием колес и, следовательно, потерей их связи с дорогой; силы же, действующие в плоско-

сти, параллельно дороге, приводят к «влянию» передних колес.

Само собой разумеется, что возникновение «шimmy» затрудняет управление автомобилем и нередко приводит к авариям. Влияние неравномерности задних колес менее заметно и способствует только ускорению износа шин и подшипников.

Каждый любитель знает, как восстановить нарушенную балансировку. Между тем существуют способы балансировки колес, широко применяемые на практике и дающие положительные результаты.

С целью уменьшения дисбаланса колес и износа шин на легковых автомобилях «Волга», «Москвич», «Лайка» производится статическая балансировка колес с шиной в сборе. Она осуществляется при помощи балансировочных грузиков 3 (рис. 1). Последние пружиной 2, конец которой заходит под борт 1 покрышки, прикреплены к ободу 4 колеса. Характеристика балансировочных грузиков автомобилей «Волга» и «Москвич» приведена в таблице, причем допускается установка балансировочных грузиков автомобиля «Волга» на обод автомобиля «Москвич», и наоборот.

№ детали	Вес в г	Применяется на автомобиле
13-3101300	80	«Волга» и «Чайка»
13-3101301	40	»
402-3101050-A	30	«Москвич»
402-3101060-A	50	»

Если в процессе эксплуатации сбалансировать колесо на специальном стенде невозможно, балансировку осуществляют непосредственно на автомобиле, используя для этого ступицу переднего колеса с тормозным барабаном в сборе. Поскольку ступица должна свободно вращаться, ее подшипники заполняют чистой смазкой. В то же время затяжку подшипников ослабляют, для чего отпускают, предварительно расшплинтовав на три прореза, гайку ступицы.

Балансировку задних колес производят на одной из передних ступиц и только

Рис. 1. Крепление балансировочного грузика на ободе колеса: 1 — покрышка; 2 — пружинка грузика; 3 — балансировочный грузик; 4 — обод колеса.

Рис. 2. Способ статической балансировки колеса: а — определение самой легкой части колеса; б — начальное положение балансировочных грузиков; в — конечное положение балансировочных грузиков (при равновесии колеса).

после этого балансируют передние колеса, каждое на своей ступице. При необходимости снятия передних колес со ступицы их устанавливают на место в том же порядке, в каком производилась балансировка.

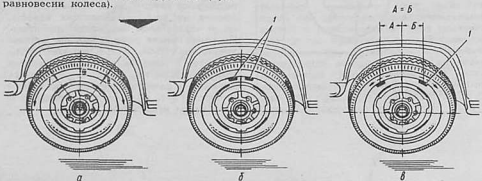
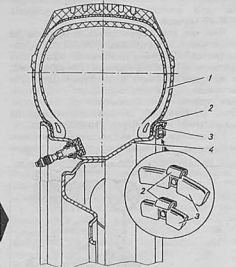
Перед балансировкой очищают колеса от грязи и проверяют правильность посадки бортов покрышки на закряпках обода. Затем устанавливают колесо на фланец ступицы, закрепляют гайками и, поворачивая его в различные положения, проверяют, осталось ли оно в равновесии. Если колесо самопроизвольно поворачивается, то есть имеется дисбаланс, то снижают давление в шине до 0,2—0,3 кг/см², снимают балансировочные грузики и приступают к балансировке.

Балансируют колесо в следующем порядке:

1. Ручкой медленно вращают колесо против часовой стрелки. Положение, в котором остановится колесо, отмечают меловой чертой I (рис. 2а), обозначающей самое легкое место колеса при вращении его против часовой стрелки.

2. Повторяют предыдущую операцию, но вращают колесо по часовой стрелке. Легкое место в верхней точке колеса отмечают второй вертикальной меловой чертой II.

3. Делят пополам расстояние между метками I и II и ставят метку III; последняя и будет действительным легким местом колеса (см. рис. 2б). Метки I и II стирают.



4. Устанавливают на ободу по обе стороны от метки по одному малому грузу (деталь 13-3101301) и вращают колесо (рис. 2б).

Если после остановки колеса грузики займут крайнее нижнее положение, то данных двух грузиков для балансировки колеса достаточно. Если же грузики займут верхнее положение, то следует изменить пару более тяжелых грузиков (деталь 13-3101300).

Для сохранения динамической балансировки, в случае постановки вулканизированных покрышек, грузики рекомендуются ставить с обеих сторон обода.

5. Балансируют колесо. Для этого раздвигают подобранные по весу и установленные на ободу грузики на равные расстояния с обе стороны от начального положения грузиков 1 (рис. 2в). Раздвигая грузики, добиваются безразличного равновесия колеса.

6. Доводят давление воздуха в камере шины до нормального и восстанавливают регулировку подшипников ступицы, подтянув и зашлифовав гаику.

Со времени введения балансировки колес балансировочные грузики (деталь 13-3101301 и 13-3101300) поставляются в запасные части. Таким образом, если на автомобилях равнин выпусках обнаружено влияние передних колес, рекомендуется приобрести грузики и произвести балансировку колес описанным выше способом. То же самое полезно проделать при использовании покрышек, бывших в ремонте и употреблении.

А. ТЕНЯТОВ,
инженер-конструктор
Горьковского автозавода.

ЧЕМУ ОТДАТЬ ПРЕДПОЧТЕНИЕ?

В редакцию журнала обратились Е. Ермаков, Степанов, Релевтелло, Рыбов из г. Электростали Московской области. Они просили ответить на ряд вопросов, связанных с практическим осуществлением на автомобиле схемы электронного зажигания. Ответ на эти вопросы дает кандидат технических наук И. В. Штрапич.

Применение электроники на автомобиле посвящено уже немало работ. К настоящему времени разработано две группы систем зажигания. К одной относятся системы, исключающие влияние тока на контакты прерывателя, но сохраняющие основной принцип батарейного зажигания — прерывание тока низкого напряжения в цепи катушки. Оно достигается посредством промежуточного звена, включаемого между контактами и катушкой. Им может быть высоковольтный транзистор. Подобная система была упомянута в статье профессора С. П. Банникова («За рулем», 1962, № 2).

К другой группе относятся системы, в которых первичная цепь катушки зажигания подключается к предварительному зарядному (до 200 и более вольт) конденсатору емкостью до 0,5 мкфр. В качестве прерывателя используется тиристор с подогреваемым или холодным катодом, а также управляемый полупроводниковый диод.

Одно из достоинств систем второй группы — более быстрое нарастание напряжения во вторичной цепи катушки зажигания. Недостаток — большая сложность, связанная с необходимостью иметь источник высоковольтного напряжения.

Как в том, так и в другом случае значительно снижается нагрузка током контактов прерывателя.

Применение систем первой группы наталкивается на затруднения, связанные с согласованием условий работы прерывателя тока и прерываемой цепи. Дело в том, что требуется резкое прерывание тока в цепи, содержащей индуктивность, сопровождается быстрым изменением ее магнитного поля. С одной стороны, это позволяет иметь во вторичной цепи катушки напряжение до 15—30 кВ (при коэффициенте трансформации, то есть отношении числа первичных витков обмотки катушки к числу вторичных, всего около 50). С другой стороны, быстрое изменение магнитного потока индуцирует (наводит) напряжение также и на первичную обмотку катушки.

Вот почему в обычных системах зажигания для исключения пробоя воздушного промежутка размыкающихся контактов и согласования скорости нарастания вторичного напряжения последние блокируются конденсатором. При этом скорость сдвигания тока и, следовательно, магнитного потока, уменьшается. Напряжение же на контактах не поднимается более 300 в. Между контактами успевает псыяться достаточный воздушный зазор, который обычно не пробивается.

Отсюда ясно, что для систем зажигания первой группы необходим специальный триод, допускающий работу при большом коллекторном напряжении. К сожалению, в настоящее время практически нет полупроводников, подходящих для подобных условий. Так, триод типа П-4 хотя и отвечает требованиям по допустимому току коммутации (до 5 а), но не пригоден по величине прямого рабочего напряжения, составляющего всего 60 в. Наиболее высоковольтный кремниевый триод типа П-304, имея рабочее напряжение до 80 в, может работать при токе всего до 0,3 а.

Более перспективны системы второго типа. Они допускают большее число вспышек в единицу времени для тех же катушек зажигания и обеспечивают высокую скорость нарастания вторичного напряжения. Для таких систем будет весьма целесообразным применение разрабатываемых сейчас высоковольтных управляемых полупроводниковых диодов, аналогичных ламповым тириатронам.

Систему зажигания этого типа можно осуществлять в любительских условиях на ламповых тириатронах.

И. ШТРАПИЧ,
инженер,
кадидат технических наук.



Пробой обода, самолет зашел на посадку. Под крылом свернула блестящая широкая лента Волги. Открылась Кострома. Еще несколько секунд, и самолет носулся посадочной полосой. Рейс окончен.

Пассажиром идет автобус, а членов экипажа самолета — ГАЗ-69.

— Сегодня мы заставили вас идти, — говорит Юльевич, — словно извинился, сказал шоферу командир воздушного корабля.

— Ничего, — ответил водитель, — я почитал немного...

Объезж авэронарные построения, машина вырвалась на шоссе, ведущее к городу. К удивлению летчиков, Феликс Юльевич, всегда приветливый и улыбающийся, был грустным и молчаливым. Вскоре все выяснилось. На свободном сиденье лежала разерзнутая книга: роман К. Симонова «Жизнь и смерть». Именно он и заставил шофера задуматься — ведь войну Феликс Юльевич знал не понаслышке...

— В один из дней первого года войны в дом к двенадцатилетнему Пялику пришла беда: его отец, батальонный комиссар, убит в бою.

Следом за первым горем — другое. Во время бомбардировки погибла мать Феликса.

Мальчика увезли на восток страны, поместили в детдом. Но он раелся на фронт.

Отцу фашистам за отца и мать, — заявил сын комиссара.

Дважды от бежал, но его задерживали и возвращали в детдом.

В сентябре 1943 года он снова совершил побег на фронт. На этот раз Феликсу удалось добраться до станции Сухиничи. Рядом, на параллельном пути, находился эшелон кавалеристов, отправлявшийся на передовую. Феликс подошел к солдатам. Мальчик напомнил бойцам их собственных детей, с которыми они давно не виделись.

— Куда едешь?

Феликс расхохотал. Все смолкло.

— Возьмите меня с собой, — попросил он.

Лейтенант Василий Козуб обнял мальчугана и сказал:

— Хорошо. Отныне ты боец пулеметного взвода.

Феликс стал сыном полка. Он десятки раз участвовал в боях.

В бою под польским городом Воловава Феликс был ранен. Но едва залечил рану, снова вернулся на фронт.

Вскоре на долю юного подосника патроны выпало большое испытание. В разгар боя вылез на переднем крае второй номера расчета, и Феликс сам повел огонь из пулемета. Пялик был ранен, но «машину» не переставая, бил по фашистам.

Вместе с частями Советской Армии Феликс дошел до Берлина. Ратные подвиги сына полка были отмечены орденом Красного Знамени, Славы, медалью «За отвагу» и другими наградами.

Когда кончилась война, Феликс спросили, кем бы он хотел работать.

— Шофером, — ответил Пялик.

Прошло некоторое время, и Феликс стал шофером.

— Бегут годы. Много лет прошло с того дня, когда на фронт пришел сын комиссара Феликс Пялик хорошо помнит то суровое время. И, работая водителем, он самоотверженно трудом и кровью вносил вклад в мирную Пулицей аттестацией бывшего сына полка является то, что он стал ударником коммунистического труда.

Вчерашний воин шофер — сегодня Феликс Пялик остался в боевом строю.

М. МЕЯЛАХС,
мастер спорта.

Таким

Вы ездите на мотоцикле?

ВАМ *молодые*
МОТОЦИКЛИСТЫ!

Беседа четвертая

Давным-давно прошли те времена, когда появление мотоцикла привлекало всеобщее внимание. И мотоциклам присыпали. Их становится все больше и больше. Каждый год на улицы городов и сел выезжают несколько сот тысяч новичков, недавно получивших удостоверение водителя.

Молодых водителей можно сразу узнать по их неуверенным действиям. Сказывается отсутствие широкой сети курсов и школ по подготовке мотоциклистов. Они вынуждены учиться самостоятельно, зачастую прибегая к малоквалифицированным советам случайных учителей. Отсюда — неправильная посадка, неумение тронуться с места и остановиться, частые нарушения правил уличного движения и многое, многое другое, что отличает неопытного мотоциклиста.

С начинающими водителями мы и хотим поговорить о правильном и красивом стиле езды.

Приглядитесь, как сидят некоторые водители на мотоциклах. Один согнулся и судорожно вцепился в руль, другой — широко расставил ноги, у третьего руки колесом, четвертый сидит в седле боком. Это не только некрасиво, но и неудобно. Кто-то из них не обращает на посадку внимания, другие же просто не могут сидеть иначе.

Серийный мотоцикл рассчитан на «стандентного» человека — среднего роста, пропорционально сложенного. В действительности же все мы в большей или меньшей степени отличаемся от этого «стандента». Поэтому частую роль, подножки, рычаги неудобны для водителя, и прежде чем начать ездить на мотоцикле, их надо «подогнать» под свой рост.

Когда руль поставлен правильно, кисти рук охватывают ручки руля, а пальцы свободно ложатся на рычаги. Если не соблюдают этого правила, то до руля придется тянуться, а рычаги искать.

Подножки отрегулируйте так, чтобы ноги в коленях не были согнуты слишком сильно. Центр тяжести водителя должен находиться на одной вертикали с подножками — это даст возможность приставать с седла при езде по неровной дороге.

Теперь посмотрите, как стоят на мотоцикле рычаг переключения передач и педаль тормоза. Если рычаг установлен правильно, вы сможете переключать передачи одним движением ступни, не снимая ноги с подножки. Педаль тормоза всегда должна быть «под ногой». Кстати, короткий ход педали всегда лучше: быстрее срабатывает тормоз, удобнее управлять машиной.

Если вы выполните всю эту работу, то при первой же поездке убедитесь, что потратили время не зря.

Итак, вам удобно сидеть на мотоцикле, все рычаги и педали «под рукой» и «под ногой». Значит ли это, что сразу же появится и хорошая посадка? Нет. Хорошую посадку (так же, как и хорошую осанку) надо упорно «отрабатывать».

Разумеется, нельзя сидеть напряженно, до боли в руках стискивая руль. Посмотрите на опытного водителя, для которого красивая посадка стала привычной. Его корпус слегка наклонен вперед (он не горбится), руки, чуть согнутые в локтях, без усилия держат руль, локти не расставлены, голова немного приподнята, колени плотно охватывают бак, ступни на подножках параллельны дороге и не выступают за габариты мотоцикла. Учителем: речь идет не о показной красоте, рассчитанной на внешний эффект, а о хорошем стиле езды, этой составной части мастерства вождения мотоцикла.

Одно из основных условий хорошей езды — тонкое чувство равновесия. Ноги поднимайте на подножки как только начнете двигаться, снимайте их лишь после того, как остановите мотоцикл. На остановках перед перекрестком не заземляйте опускать на дорогу обе ноги, достаточно опереться о землю правой ногой, а левую держат на подножке, готовясь к быстрому включению первой передачи; мотоцикл при этом слегка наклоняют вправо.

При повороте нужно обязательно соблюдать соответствие между скоростью, радиусом поворота и наклоном мотоцикла. Не надо на повороте снимать ноги с подножки. Такая страховка не оправдывает себя.

Уметь ли мотоциклист правильно ездить, видно уже и по тому, как он трогается с места и переключает передачи.

Опытный мотоциклист включает передачу непосредственно перед началом движения, не делает лишних «перегазовок» и, как уже говорилось, ставит ноги на подножки сразу же, как только мотоцикл тронулся с места.

Нередко приходится наблюдать, как тормозит «лихой» гонимый водитель. Он наваливается всем корпусом на педаль. От юза колеса оставляет на асфальте черную полосу. Нога заранее сгнута с подножки, а каблук выполняет роль добавочного тормоза. Умелый водитель к перекрестку подъезжает, заранее «сбросив газ» — накатом. Теперь достаточно слегка нажать педаль тормоза, а когда мотоцикл остановится, закончить торможение и опустить ногу с подножки.

Хороший мотоциклист ведет машину плавно, без рывков. Он доедет до цели

значительно быстрее, чем тот, кто лихо срывается с перекрестка и при остановке гугает окружающим визгом покрышек. Увы, очень часто можно встретить на улицах этого лихача, обгоняющего транспорт и справа и слева. Он так и вылетает между автомобилями, проехав в нескольких сантиметрах от их бортов. Такой лихач, очевидно, считает, что поражает всех своей смелостью и мастерством. На самом деле он грубо нарушает правила уличного движения, создает аварийную обстановку и угрожает пешеходам. Суетливость, резкое изменение направления движения не имеют ничего общего с хорошим стилем езды.

Опытный мотоциклист, обгоняя автомобиль, твердо помнит правило: «Не уверен — не обгоняй». Обгон, как и вся езда, должен отличаться плавностью движений. Не забывайте, что водителем автомобилей не доставляет удовольствия безответственная езда мотоциклиста. Хотите, чтобы вас уважали на дороге — уважайте других.

Мы говорим о хорошем стиле езды на мотоцикле, но все это ничего не стоит, если водитель не обладает внутренней культурой. Красивая езда не самоцель. Если вы ругаетесь с прохожими и шоферами, нарушаете правила уличного движения, не называйте себя мотоциклистом.

Настоящий мотоциклист корректен, вежлив, не нервничает и не нервнует окружающих. Не забывайте, что, сидя с мотоцикла, вы становитесь пешеходом.

Несколько слов об особенностях езды на мотоцикле-одиночке с пассажиром. Кто из мотоциклистов не знает, как часто мешает управлять машиной пассажир, не умеющий сидеть на мотоцикле? Он ерзает, сидя на седле, делает резкие движения, при повороте отклоняется в противоположную сторону, полагая, что помогает водителю.

Перед поездкой с пассажиром-новичком обязательно проинструктурируйте его, посоветуйте, смотря по сторонам, поворачивать голову, а не корпус, не свешиваться набок, наклоняться в сторону поворота на тот же угол, что и водитель, не спускать ноги на землю при остановке на перекрестке.

И, наконец, о костюме мотоциклиста. В пиджаке и обычных брюках ездить неудобно. Не обязательны и кожаный костюм. Мотоциклист должен иметь застегивающийся внизу брюкам, спортивную куртку с манжетами, плотно облегающую руки, и шитую так, чтобы спинка ее не вздувалась мешком. Вместо кепки лучше надеть берет.

Обо всем этом, нам думается, должен помнить и знать молодой мотоциклист.

В. АЛЕКСЕЕНКО,
Ф. МАМАЕВ.

* Первые три беседы см. в журнале «За рулем», 1963, №№ 1—3.

ПОЧТОВЫЙ ЯЩИК общественной приемной

„За рулем“

с. Ново-Петропавловка

Курганской области,
В. АРХИПИНУ,
Г. Александря,
Кировградской области,
В. ТУБАЕВСКОМУ

Мы получаем немало писем, подобных вашим. Содержание их сводится к одному: можно ли вместо пришедших в негодное состояние агрегатов применять узлы других марок автомобилей? В исключительных случаях можно, но только с разрешения госавтоинспекции автономной республики, края или области. Причем речь идет о замене только отдельного агрегата.

Какие же случаи имеются в виду? Например, у автомобиля иностранного производства вышел из строя двигатель, тогда как другие агрегаты находятся в хорошем состоянии. В этом случае разрешена установка двигателя отечественного производства равной или близкой ему мощности. Однако, если у этого же автомобиля требуют замены и другие агрегаты, госавтоинспекция может такого разрешения не дать, так как в конце концов смена их приведет к изменению всей конструкции машины.

Не может допускаться замена любого агрегата (особенно переднего и заднего мостов), если в результате этого ухудшится маневренность, управляемость и устойчивость автомобиля, например вследствие изменения колеи колес или базы его. Ни при каких обстоятельствах нельзя устанавливать узлы другой марки автомобиля, а в отдельных случаях и другой модели (скажем, кузова «Москвич-407» на автомобиль «Москвич-401»).

г. Москва, Л. ДАВЫДОВ,
А. СЯЛЕВУ, И. ЛАНДО

Дорогие товарищи! Вас, как, впрочем, и многих других энтузиастов технического творчества, приславших нам свои письма, интересует вопрос: при каких условиях госавтоинспекция ставит на учет и разрешает эксплуатацию самодельных микролитражных автомобилей? Редакция журнала обратилась по этому поводу к начальнику Госавтоинспекции РСФСР А. М. Кормилищину. Он сообщил, что самодельные нетиповые микролитражные автомобили регистрируются в ГАИ лишь в том случае, если они соответствуют техническим условиям и требованиям безопасности движения, а владельцы их имеют документы, подтверждающие законность приобретения агрегатов и материалов.

Напомним вам основные технические требования к микролитражным автомобилям с рабочим объемом двигателя не более 750 см³.

Они могут иметь кузов любого типа (закрытый, с откидным верхом и т. п.) с числом мест не более четырех, длиной до 3200 мм и шириной до 1500 мм. Стекла кузова — небульбаче, а левое боковое — откидывающееся. Высота автомобиля (без нагрузки) — не более 1400 мм, колесная база — не менее 1600 мм, колея — не менее 1100 мм.

Автомобилью необходимы два тормоза: рабочий — с приводом от педаль,

стояночный — с приводом от рычага. У микролитражке с полным весом до 600 кг рабочие тормоза могут устанавливаться только на задних колесах. Тормозной путь автомобиля (на сухой дороге с твердым покрытием при полной нагрузке) должен составлять: со скорости 30 км/час — не более 8 м, со скорости 50 км/час — не более 20 м.

Рулевое управление (обязательно автомобильного типа) должно располагаться слева и обеспечивать радиус поворота по переднему наружному колесу не более 6 м.

И, наконец, автомобиль следует оборудовать всеми приборами освещения и сигнализации.

Это, разумеется, лишь самые общие данные и требования. Более подробные сведения, расчеты и рекомендации — в наших журналах за 1959 год.

г. Курск, Г. ТЕТЕРИНУ

Можно ли применять касторовое масло для смазки кривошипно-шатунного механизма и поршневой группы спортивного мотоцикла? Можно лишь в тех случаях, когда в качестве топлива использовать спиртовые смеси.

В настоящее время такое топливо разрешается применять только на трекowych гонках (ипподромных, гаревых и по льду).

В смеси бензина и бензола касторовое масло теряет качества смазки. Поэтому ведущие гоночники применяют на соревнованиях авиационное масло МС. Оно хорошо растворяется в бензине и обеспечивает нормальную работу двухтактного двигателя на любых режимах. В тех случаях, когда все же использовать касторовое масло, необходимо основываться на следующих пропорциях: в пяти литрах бензола тщательно растворить 300 г касторового масла и добавить пять литров бензина.

г. Белая Церковь, А. ПОМОГАЙЛЕНКО

Вы спрашиваете, какие материалы можно применять для обшивки корпуса судна любительской постройки. Нилуцел является березовая фанера марки БП-1 на бакелитовой пленке. Она хорошо пропитывается олифой, легко окрашивается и весьма водостойка. С успехом может быть использована фанера марок БС-1, БП-1 или бакелитизированная, но последняя окрашивается не масляной краской и нитрокраской, а лишь масляными лаками.

Когда марка фанеры неизвестна, следует заблаговременно выяснить, склеена ли она водоупорным клеем. Для этого помещают обрезок фанеры в воду и через сутки сравнивают прочность на отрыв слоев мокрой и сухой фанеры. Если клей водоупорный, прочность должна оставаться почти одинаковой.

В тех случаях, когда перечисленные выше сорта фанеры получить невозможно, для обшивки легких судов можно пользоваться обычной строительной фанерой первого сорта, но ее надо очень тщательно пропитать натуральной или 85-процентной олифой, нагретой до кипения (250—280 градусов). При этом

в нее добавляют 2—3 процента (по весу) свинцового сурика, свинцовых белил или окиси хрома, после чего тщательно перемешивают.

Продукты пропитки при помощи большой кисти сперва изнутри корпуса, а затем, перевернув судно, — снаружи. Через два-три часа после пропитки корпус досуха протирают тряпкой. Пролифенная обшивка должна сохнуть либо в закрытом отапливаемом помещении, либо летом, на солнце в течение шести-семи дней.

Нагревание олифы удобно производить в ведре на электроплитке, соблюдая при этом меры предосторожности. Изготовленный из обычной фанеры корпус после каждого похода в обязательном порядке вытаскивать на берег для просушки. Если соблюдать все эти условия, обшивка сможет служить несколько лет.

Поселок Урал Красноярского края,
С. ИВАНОВУ и другим.

Вы просите редакцию помочь в приобретении запасных частей и шин к мотоциклам. Сообщаем вам, что все вышеперечисленные запчасти и шины к автомобилям и мотоциклам для продажи населению поступают в распоряжение республиканских министерств торговли и союзных потребительских обществ союзных республик, которые направляют их в торговые организации. Министерство торговли Российской Федерации, кроме того, организовало посылочную торговлю запасными частями к мотоциклам и мотороллерам через базы «Росспылторга». Адреса этих баз: Москва, Озанинковская набережная, 8 (запасные части к мотоциклам «Ковровые», М-1М, М-103, «Ява», «Таннион»; г. Ижевск Удмуртской АССР, Карлуская набережная, 9-а (к мотоциклам ИЖ и мотороллерам «Вятка»; г. Тула, ул. Луначарского, 77 (к мотороллерам «Тула»). Базы «Росспылторга» запасными частями к автомобилям и шинами к автомобилям и мотоциклам не торгуют.

При длительном отсутствии запасных частей в специализированных магазинах и на базах «Росспылторга» следует обращаться в местные отделы торговли, министерства торговли и союзы потребительских обществ. Моточиклетные и шинные заводы никакими торговыми операциями не занимаются.

Сейчас принимаются меры для увеличения выпуска запчастей и шин, а также для упорядочения торговли ими. В этих целях приказом Министерства торговли РСФСР установлен новый порядок продажи покрышек и камер (по предъявлению технического паспорта, не более двух-трех шин одному покупателю и т. д.). В специализированных магазинах Москвы и некоторых других городов организована предварительная запись на шины с последующим уведомлением открытой.

Таким образом, по всем вопросам, связанным с приобретением запасных частей, шин и т. п., следует обращаться только в торговые организации.



Зимние ралли по дорогам Прибалтики

Зимние ралли

по дорогам Прибалтики

Призы, за которые борлись участники всевозможного зимнего ралли.

В 1963 году всевозможное зимнее ралли, ставшее традиционным, проводилось в пятый раз. Оно оказалось рекордным по числу и составу участников: 37 команд, в которых участвовали 256 спортсменов (из них 50 мастеров спорта и 87 первоаразрядников), вступили в борьбу за основные и поощрительные призы.

Спортсменам предстояло за 43 часа 14 минут чистою времени, при движении со средней скоростью 48,7 км/час, пройти дистанцию в 2108 км с 30 пунктами контроля времени и участвовать в восьми скоростных соревнованиях.

Впервые Советским Союзом была опробована система звездного смотра. Команды стартовали в Москве, Ленинграде и Вильнюсе. Участники, стартовавшие из Москвы и Вильнюса, встретились в Смоленске. В Витебске к ним присоединилась ленинградская группа. За 12 часов 43 минуты было пройдено в среднем 647 километров дистанции, из которой три раза осуществлялся контроль времени.

Тепло и гостеприимно встретили соревнующихся представители автомотолюбца. К сожалению, этого нельзя сказать о Полоцком автомобильном клубе, который не сумел организовать пункт контроля времени. Потребовалось вмешательство городского комитета ДОСААФ, чтобы такой пункт начал работать.

Система звездного смотра полностью оправдала себя в зимнем ралли, получила признание организаторов и участников. Оно будет применено и в ралли на первенство СССР — старты будут проходить в Москве, Киеве, Минске и Тбилиси.

Гедрайчэй — живописный городок в 45 километрах от Вильнюса. Здесь заместитель главного судьи А. Пранка поздравил спортсменов с победой на литовскую землю и попутно... отменил в маршрутных документах время прохождения команд: это — первый секретный пункт контроля времени.

В Вильнюсе перерыв. Но отдыхать некогда ни спортсменам, ни судьям. После отмены на пункте КВ командный состав направляется в мандатную комиссию для проверки спортивных полномочий. Тут же изучаются маршрутные документы.

Штурманы углубились в изучение схем, карт, установили дополнительные составы

заний. Водители и капитаны команд заняты автомобильными: заправляют их бензином и проверяют техническую комиссию, которая внимательно проверяет состояние наводного аргумента — ведь пройдено около половины дистанции. В подготовке и решающих схватках прохотят четыре часа. Температура двигателей понижается, зато спортивный азарт участников накаляется до предела.

Наконец можно войти в закрытый парк. 20 минут — небольшое время, особенно для тех, кому предстоит что-то исправить в автомобиле. За это время надо поставить двигатель (на это дано всего 60 секунд), и сделать все, чтобы он не заглох в течение ближайшей минуты. Но все команды вышли на заключительные этапы без остановки.

Первое кольцо было основным как по протяженности (590,5 км) и сложности (в течение ближней минуты. Но все команды вышли на заключительные этапы без остановки). Первое кольцо было основным как по протяженности (590,5 км) и сложности (в течение ближней минуты. Но все команды вышли на заключительные этапы без остановки). Первое кольцо было основным как по протяженности (590,5 км) и сложности (в течение ближней минуты. Но все команды вышли на заключительные этапы без остановки). Первое кольцо было основным как по протяженности (590,5 км) и сложности (в течение ближней минуты. Но все команды вышли на заключительные этапы без остановки).

Теперь все зависело от штурманов. Немоторы из них не сумели правильно ориентироваться по карте, и командам были начислены штрафные очки. Среди удачливых — спортсмены Горьковского автозавода. А впереди 23 километра заснеженной дороги с большим числом крутых поворотов, подъемов и спусков. От водителя требуется высокое мастерство, чтобы выдержать заданную среднюю скорость 49,3 км/час. Еще две отмены — и спортсмены возвращаются в Вильнюс.

На первом кольце выявляла лидирующая группа. В нее вошли коллективы Каунасского таксомоторного парка, республиканских автомотолюбца ДСО «Калев» и Литовской ССР, команда МЗМА. Определится и зугсадеры.

На втором решающем кольце трассы ралли про-

должали борьбу 33 команды.

Ночью было техническое испытание «сырца колес», за которым следовал «слабом» на льду стадиона «Жальгирис».

Большая часть трассы проходила по знакомым дорогам. В Каунасе команды составляли в быстрой преодолении крутого подъема и вновь возвращались в Вильнюс, где после часового перерыва проводилась гонка по ледяной дорожке с командным стартом, а затем скоростной подъем по заснеженной дороге.

В первой пятёрке по-прежнему были команды Каунасского таксомоторного парка, республиканского автомотолюбца «Калев», МЗМА, республиканского автомотолюбца Литовской ССР, Литовского таксомоторного парка. Казалось, ничто уже не может изменить результат, но... по прибытии на финиш капитаны нескольких команд, среди них и 1-й команды МЗМА, не потрудились поставить автомобили в закрытый парк. А такое опоздание пенализируется!

После трехдневной борьбы на дорогах участники получили наконец заслуженный отдых.

Лишь в одной комнате гостиной допоздна горел свет. Здесь работал секретариат. Складывались сотни чисел, переписывались итоги, выбирались данные для комплексных зачетов. Председатель технической комиссии Р. Найрис сообщил в секретариат сведения о техническом состоянии автомобилей. Только два из них сошли с дистанции из-за неисправности. Все остальные автомобили — в полном порядке.

Команда — победительница соревнований (слева направо): М. Беспалов, П. Шатас, В. Лаузецкас, А. Дайлиде, А. Курдикунаскас, В. Вальчунас.

Фото мастера спорта В. Егорова

Каков же итог соревнования?

Основной приз ралли — переходящий кубок — выиграла команда Каунасского таксомоторного парка в составе В. Вальчунаса, М. Беспалова, А. Курдикунаскаса, В. Лаузецкаса, П. Шатаса и А. Дайлиде. Следует отметить рост мастерства команды: в 1962 году впервые выступая в зимнем ралли, она заняла второе место. Второе место присуждено команде республиканского автомотолюбца ДСО «Калев», третье — команде Вильнюсского таксомоторного парка.

В зачете по союзным республикам первенствовали спортсмены Литовской ССР, по ДСО и ведомствам — спортсмены «Жальгирис».

Приз редакции журнала «За рулем», за который борлись пять команд «ветеранов» зимнего ралли, вручен коллективу республиканского автомотолюбца ДОСААФ Латвийской ССР.

Приз республиканского комитета ДОСААФ Литовской ССР для лучшей команды из числа восьми, впервые выступавших в зимнем ралли, завоевали спортсмены автобуса № 8 г. Вильнюс (Эстония), которые имеют пока только второй и третий разряды. В общем зачете «новички» заняли 6-е место.

Результаты ралли показывают, что спортивное мастерство раллистов Прибалтики, особенно литовских спортсменов, быстро растет. Но останавливаться на достигнутом нельзя. Надо идти вперед!

Г. СОЛОВЬЕВ,
член президиума ФАС СССР, судья всевозможной категории.



Вот и снута «зимняя обувь» с мотоциклов. Поздние четыре месяца напряженной борьбы на ледяных дорожках. Да, «ледники» провели последние недели этого сезона. Иными словами, выигравший зимой завоевал самый почетный трофей в мотогоноках по льду — Кубок ФИАИ — победив во всех международных встречах, достигли еще более высоких скоростей. Лучше стали проходить у нас обычные и гоночные трассы.

Как закрепить эти успехи? Что нужно сделать, чтобы встретить следующую зиму в хорошей форме? Обсуждая этот вопрос было посвящено заседание комитета треновых гонок Федерации мотоспорта СССР.

РЕШАЮЩЕЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

Выступления советских гоночников в международных соревнованиях проанализировал тренер сборной команды страны, заслуженный тренер СССР В. Карнеев.

Победы над сильными зарубежными соперниками были во многом predeterminedены интенсивной подготовкой. Никогда еще тренировки и выступления наших гоночников на льду не были настолько так рано, как в минувшем сезоне. И решающим стартам — гонкам на Кубок ФИАИ — спортсмены подошли с солидным багажом: каждым кандидатом в сборную участвовал в десяти-пятнадцатидесяти встречах.

Заметно улучшилось техническое оснащение гоночников. Специальная рама, разработанная в Центральном бюро конструирования, по общему мнению и наших и зарубежных специалистов, превосходит существующие конструкции. Гонщики затрачивают теперь меньше физических усилий, чтобы удержать мотоцикл на вираже. В результате — возрастает скорость.

Но главное, решающее наше преимущество проявилось в наличии большого числа гоночников по льду участвует небольшое число гоночников, у нас же счет их идет на сотни. Тренеры и спортсмены Центрального бюро конструирования Е. Дикин, долгие годы об итогах соревнований в нашей стране, привел такие данные. Только в первенстве Российской Федерации в прошлом году около 600 спортсменов, представлявших 34 области, края, автономные республики. Более чем в три раза увеличилось количество зрителей наблюдали встречи сильнейших гоночников России.

Принятая система соревнований двух крупнейших первенств — РСФСР и СССР (она включает зональные соревнования, четвертьфиналы, полуфиналы и финалы) — полностью обеспечила возможность привлечь к мотогонокам на льду сотни спортсменов Дальнего Востока, Сибири, Урала, Поволжья, средней полосы России. Спортивная жизнь таких городов, как Ноябрьск, Ульяновск, Саранск, Свердловск, Красноярск, не мыслится теперь без мотогонок на ледяной дорожке.

Но везде ли дела обстоят так хорошо?

БАРЬЕРЫ НА ЛЕДЯНОЙ ТРАССЕ

В своих выступлениях два тренера — В. Карнеев и Дикин — говорили не только о победах и достижениях, но и о недочетах в организации соревнований. В частности их внимательно разобрались члены комитета общественных связей, отвечающий ныне за положение дел в мотоспорте.

Барьеры в международных встречах, расширение географии мотогонок на льду не должны заслонить существенных недостатков в развитии этого нового вида соревнований. Есть еще десятки областей, где о мотогоноках на льду знают только по сообщениям в прессе из 28 зональных первенств, состоявшихся только 18. На заседании были названы регионы, где под влиянием предлога отключается правая половина льда. Среди них: Тамбов, Тула, Петроавдский, Астрахань, Тюмень, Томск, Псков и многие другие.

По вине комитетов ДОСААФ и председателей областных мотосезонов в Горьком, Ярославле, Институте были отменены зональные и четвертьфинальные соревнования. Дело дошло до того, что в Новосибирске (председатель обкома ДОСААФ Н. Нердов) было сорвано полуфинал первенства страны.

ДА ПОВЕДЕ А СЕРВЕРТ

Комитет треновых гонок обсуждает итоги сезона

— Нам нельзя утешаться средними цифрами и блестящими результатами ведущих гоночников, говорил председатель комитета В. Шейган. — Есть еще немало помех, стоящих на пути развития мотогонок по льду.

Размах этих соревнований мешает отсутствие стальных шипов, специальных покрышек, а также запасных частей и спортивных мотоциклов. Недостаток спортсменам чинит препятствия организация, имеющие стадионы. Кроме того, многие руководители мотоспорта на местах не понимают, что без ледяной дорожки не может быть решена задача самоукрепления соревнований.

Беспокойство членов комитета вызвало и такое обстоятельство. В финалах первенства страны были представлены Ленинград, Казахстан, Литва, Эстония, Белоруссия, где есть условия для проведения гонок по льду. По сути розыгрыш первенства страны в классе 125 см³ был сведен к соревнованию представителей Москвы, Московской и Свердловской областей.

В ходе обсуждения итогов сезона были вскрыты факты оживительствования. Например, в Новосибирске Центрального бюро конструирования ДОСААФ тов. Рахматуллин сообщил в Центральной автомотомобильной лаборатории восточной страны, которая не состоялась.

ПЕРЕД ЛЕТНИМИ СТАРТАМИ Автомобильные соревнования в 1963 году

Весна и лето — лучшее пора для развития спортивного спорта. Немало интереснейших соревнований — олимпиады любителей этого увлекательного вида спорта в нынешнем году. Вончим их является первенство Российской Федерации (с 19 по 23 июня) и СССР (с 1 по 10 июля). Состоится в этом году и первые всесоюзные соревнования шильонцев — 9 июля. Все эти встречи будут проведены в Москве. В это же время в ряде городов пройдут и заезды на установление рекордов.

В этом году автомобильные соревнования имеют некоторые особенности, с которыми мы хотим их познакомить спортсменов.

Первый этап это межсоюзные встречи. На них произойдет отбор лучших в состав сборной команды республиканские соревнования по результатам которых будут составлены сборные команды союзных республик на VII первенство СССР.

Сборная команда республиканской области из трех-пяти спортсменов и представить автомобиль. Положение дает право каждому участнику выступать с двумя моделями групп типового класса. Из членов каждой команды назначается представитель.

Зачет производится по

Члены комитета осудили чуждые нашему спорту фанты грубого, нетоварного отношения к спортсменам. На заседании разбирался такой случай. В результате некорректных действий в 1962 года А. Стефанович прибыл по вызову Центральной автомотомобильной в Серпухов для участия в первенстве (класс 125 см³), хотя он и не стартовал на предыдущем этапе.

Когда судейская коллегия Серпухова — ей было поручено судейство соревнований — начала решать: допустить или не допустить Белорусского гоночника и финалу? — в дело вмешался тренер Московского автомотомобильного клуба тов. Леонов. «Если будет выступать белорусский гоночник и финалу? — я снимаю всех своих спортсменов», и вытолкнул А. Стефановича из трассы. Леонов пытался таким образом оградить своих питомцев от опасного соперника. А судьи (главный судья тов. Мелютин) не одобрили зарекомендовавшегося представителя команды.

КОМИТЕТ ПРЕДЛАГАЕТ

Серьезно анализировали члены комитета итоги прошедшего сезона. Они вели также разговор о будущих стартах на льду. Решение, принятое ими, затрагивает не только текущие соревнования, но и начало с предложения о проведении первенства Европы и конечная пошлом спортивного года.

Комитет считает нужным: изменить ныне действующую призовую систему и таким образом привлечь к гонкам на льду. Большие мероприятия отменить, определить суммы (от вырученных сборов) тем клубам и организациям, которые выставляют участников; организовать централизованное производство шипов; разместить заказы на изготовление рам, выхлопных коллекторов.

Не представляется возможным перечислить все предложения, которые внес комитет в работу Федерации. Но и из того, что сказано, ясно: общественный актив находит свое место в руководстве спортивной работой, он все энергичнее вовлекается в решение коренных вопросов развития мотоспорта.

сумме очков, полученных участниками в заездах по двум дистанциям — 500 и 2000 метров. Следовательно, каждый из них должен так подготовиться к соревнованиям, чтобы быть одинаково сильными на обеих дистанциях.

В этом году повышены требования к участникам. Чтобы быть допущенной к соревнованиям, модель автомобиля должна быть изготовлена на техническом осмотре набрать 25 (первенство СССР) и 20 (первенство РСФСР) баллов. Это требует от спортсменов более серьезного подхода к проектированию, так и к изготовлению моделей. Модели полагается проектировать, изготавливать и оценивать по качеству и оценкам ходовых качеств.

Еще одна особенность соревнований этого года. Двигатели автомобильной модели могут быть изготовлены только заводом-производителем или предприятием социалистических стран. Это правило не распространяется лишь на автомодели, которые допускаются на установление рекордов.

Подлежит времени подумать об организации всесоюзных соревнований шильонцев. Федерация автоспорта СССР еще в декабре прошлого года обратилась к участникам спортивного автомотоспорта

союзных республик с просьбой установить тесный контакт с органами просвещения. Они могут и должны финансировать посылку сборной команды шильонцев от всей республики. В ряде мест органы просвещения горячо поддерживают это предложение, выделяя на это проценты на соревнования, но и на развитие автомоделизма.

С 1 сентября 1962 года вступают в силу новые нормы для взрослых спортсменов введены исходные нормы для юношей (см. 4-я рубрика, 1962, № 10). Эти нормы комитетом ДОСААФ на основе их предстоит установить процент от нормы для республик, а областных, краевым и областными, краевым и автономными республиками. Республиканские нормы для союзных республик могут быть равны всесоюзным нормам, но не ниже их. Для областей, краев и АССР этот процент устанавливается ниже. Такие нормативы будут по силам всем любителям автомодельного спорта.

К. УРБАНО, ответственный секретарь комитета автомодельного спорта ФАС СССР.

ПУТЕВКА В БОЛЬШОЙ СПОРТ ДОПОЛНЕНИЯ И ИЗМЕНЕНИЯ

Первые всесоюзные соревнования в Риге и матчевая встреча в Москве показали, что картинг привлекает к себе все более широкие круги молодежи.

Спортсмены, научившиеся управлять картами и занимающиеся этим видом спорта, будут в дальнейшем пробовать свои силы и в большом спорте. Учитывая это, Центральный совет Союза спортивных обществ и организаций утвердил разрядные требования для картингистов, которые почти полностью соответствуют действующей классификации по автомобильному спорту. Изменились также правила проведения и судейства соревнований по картингу.

С этого года к участию в соревнованиях будут допускаться лица обоюбо пола, достигшие 18 лет и имеющие удостоверение на право вождения.

Для популяризации картинга среди молодежи правилами соревнований разрешается участие юношей от 14 до 16 лет на картах с рабочим объемом двигателя до 50 см³ (разумеется,

только с разрешения врача, тренера и согласия родителей), а с 16 до 18 лет — даже на картах с рабочим объемом двигателя до 125 см³, но при наличии у них удостоверения на право управления мотоциклом, выданного органами государственной автомобильной инспекции.

В конце июня этого года будет проведено первенство СССР по картингу, определятся первые чемпионы этого молодого вида автомобильного спорта.

Не исключено, что опыт подкажет необходимость каких-либо изменений в новой классификации. Вот почему хотелось бы, чтобы спортсмены, тренеры и судьи — все, кому близок автомобильный спорт, — внимательно изучили новый опыт, сообщая свои замечания и пожелания комиссии картинга Федерации автомобильного спорта СССР.

Л. ЗЕЛИКСОН,
председатель комиссии картинга
ФАС СССР,
судья всесоюзной категории.

Разрядные нормы утверждены

Президиум Центрального совета Союза спортивных обществ и организаций СССР утвердил предложения ЦК ДОСААФ разрядные требования по ипподромным гонкам на спортивных и гоночных автомобилях, а также по всем видам гонок на микролитражных автомобилях формулы «К» (карт). Эти требования включены в Единую всесоюзную спортивную классификацию на 1963—1964 годы.

Ипподромные гонки на спортивных и гоночных автомобилях

Группа соревнований	Дистанция (не менее) в км	Очки за показанные результаты по занятым местам													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11—15	16—20		
2	30	25	20	17	15	12	10	8	6	4	3	2	1	—	—
3	25	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1	—	—	—	—
4	20	15	10	7	5	4	3	2	1	—	—	—	—	—	—

Шосейно-кольцевые гонки на автомобилях формулы «К»

Группа соревнований	Дистанция (не менее) в км	Очки за показанные результаты по занятым местам													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11—15	16—20		
1	30	40	32	25	20	15	11	8	6	4	3	2	1	—	—
2	25	25	20	16	12	9	7	5	4	3	2	1	—	—	—
3	20	12	10	8	7	6	5	4	3	2	1	—	—	—	—
4	15	8	7	6	5	4	3	2	1	—	—	—	—	—	—
5	20	4	3	2	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—

Гонки на треке, гравей и ледяной дорожках (формула «К»)

Группа соревнований	Дистанция (не менее) в км	Очки за показанные результаты по занятым местам													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11—15	16—20		
1	50	30	25	20	16	12	9	6	4	3	2	1	—	—	—
2	45	15	10	8	6	5	4	3	2	2	1	1	—	—	—
3	40	10	8	6	5	4	3	2	1	1	1	—	—	—	—
4	30	7	6	5	4	3	2	1	1	1	—	—	—	—	—
5	30	3	2	2	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—

Примечание: В всех этих гонках разрешается давать несколько стартов (заездов) одной группе участников в одних соревнованиях (в течение одного дня).

Федерацией автомобильного спорта СССР утверждены технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях 1963 года; специальный раздел посвящен микролитражным автомобилям формулы «К» — картам.

По-прежнему классификация предусмотрено три категории (класса) карт соответствующего рабочему объему двигателя: I — до 50 см³, II — до 125 см³ и III — до 175 см³. При этом разрешается установка на автомобиль только одного мотоциклетного двухтактного двигателя.

Новыми требованиями, в отличие от прошлых лет, разрешается устанавливать двигатели несерийного производства.

Это дает возможность спортсменам творчески использовать серийную продукцию и значительно фиксировать двигатель. Но, как и прежде, для карт II и III категорий запрещается применять золотниковое или клапанное газораспределение, наддув, подпор и непосредственный впрыск топлива. В качестве топлива разрешается использовать только торговые сорта бензина.

Существенно изменились требования, предъявляемые к системе выпуска. В связи с тем, что серийный производитель создавал неудобства при размещении его на раме и исключалась возможность подбора глушителя при водке двигателя, Федерацией автомобильного спорта разрешена установка нестандартного глушителя шума выпуска, но при этом площадь поперечного сечения выходного отверстия глушителя должна быть меньше площади поперечного сечения отверстия (выхода) выхлопной трубы. Изменились требования, касающиеся рамы карта: теперь необходимо наличие боковых предохранителей (отбойников), обеспечивающих безопасность спортсменов при боковых ударах; ни одна часть карта не должна выступать в плане за пределы четырехугольника, описанного по наружным точкам колес.

Для работы судейского аппарата и ориентировки зрителей введено требование о наличии на картах номерных знаков, устанавливаемых в соответствии с правилами соревнований.

В отношении остальных агрегатов и частей карта требования остались прежними (см. журнал «За рулем», 1962, № 3).

Все изменения в технических требованиях к картам были выработаны с учетом опыта соревнований, проведенных в 1962 году.

И. СНИТКО,
член комиссии картинга ФАС СССР.

ПРОДИКТОВАНО ЖИЗНЬЮ

Этому материалу нет нужды представлять: многословное выступление. Он близок и понятен каждому шоферу, каждому работнику автотранспорта, многочисленной армии авто- и мотолюбителей.

Прошло два года с тех пор, как были введены единые для всей страны «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР». Два года — вполне достаточный срок для основательной проверки их действенности и жизнеспособности. И, надо сказать, эту проверку они в целом выдержали успешно.

Однако жизнь, повседневная практика эксплуатации автомобилей, мотоциклов и других транспортных средств обнаружила и ряд недостатков, присущих отдельным положениям Правил движения. Длительное время госавтоинспекция Российской Федерации и других союзных республик внимательно изучали практику применения новых Правил, собирали замечания и предложения по их улучшению. Сейчас эта работа подходит к концу. Специальная комиссия при Госавтоинспекции РСФСР, в которую вошли работники, занимающиеся организацией движения автотранспорта в стране, научные сотрудники, юристы, технические эксперты и другие специалисты, изучив все предложения и обобщив накопленный опыт, подготовила проект изменений и дополнений в существующих Правилах движения транспорта.

Редакция журнала считает своим обязательством познакомиться с ним наших читателей. Это, на наш взгляд, поможет избежать просчетов и ошибок, сделать «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР» настоящим и непреложным законом для каждого участника движения, будь он водитель или пешеход.

Мы начнем этот разговор с проекта новой структуры Правил. Прежнюю нельзя считать удачной во всех отношениях. Успешному изучению и прочному усвоению правил во многом мешала непоследовательность их, разобщенность некоторых связанных между собой положений и статей. В предлагаемом проекте Правил структура изменена. Вот как она выглядит:

Раздел I. Общие положения.

Раздел II. Правила для пешеходов и пассажиров.

Раздел III. Обязанности водителя транспортных средств.

Раздел IV. Общие правила движения транспортных средств.

Предупредительные сигналы.

Начало движения.

Скорость движения.

Остановка.

Проезд остановок общественного транспорта.

Расположение транспортных средств.

Проезд нерегулируемых перекрестков.

Изменение направления движения.

Пользование осветительными приборами.

Движение задним ходом.

Остановка и стоянка транспортных средств.

Раздел V. Регулирование движения.

Средства регулирования движения.

Светофоры.

Регулирующие знаки.

Дорожные сигнальные знаки.

Разметка улиц и дорог.

Знакзатели.

ОБСУЖДАЕМ ИЗМЕНЕНИЯ В «ПРАВИЛАХ ДВИЖЕНИЯ ПО УЛИЦАМ И ДОРОГАМ СОЮЗА ССР»

Раздел VI. Правила проезда железнодорожных переездов.

Проезд необорудованных переездов.

Проезд охраняемых переездов.

Проезд негабаритных грузов.

Раздел VII. Особые условия движения.

Движение в сильном тумане и в нештатную погоду.

Движение в гололед.

Правила перевозки опасных грузов.

Буксировка транспорта.

Движение в горах.

Заправка топливом.

Учебная езда.

Раздел VIII. Нормативы технического состояния транспортных средств. Номерные и опознавательные знаки.

Раздел IX. Специальные требования при перевозке людей и грузов.

Раздел X. Дополнительные правила для грузового транспорта и велосипедистов.

Раздел XI. Требования по обеспечению безопасности движения и руководящим автодорожным хозяйствам, дорожным, сельскохозяйственным и коммунальным организациям.

Погрузо-разгрузочные работы.

Соблюдение и содержание улиц и дорог.

Вопросы, требующие согласований и разрешения.

Предупреждение дорожно-транспортных происшествий.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

Приложение. Элементы улиц и дорог.

датель наряду с Правилами движения (Правила технической эксплуатации, Правила техники безопасности, Правила по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений и другие). Однако водитель на практике зачастую не имел возможности познакомиться с ними, тем более, что эти документы не являлись общедоступными и были приняты далеко не во всех республиках. Кроме того, скажем, Правила технической эксплуатации автомобильного транспорта не распространялись на индивидуальных владельцев и лиц, пользующихся автомобилями на условиях проката. Наконец, содержание перечисленных документов выходит далеко за рамки вопросов безопасности движения.

Исходя из всего сказанного, принято решение исключить из четвертой статьи всякие ссылки на эти документы, а необходимые выдержки из них ввести в соответствующие разделы Правил движения, при этом таким образом сгруппировать единых на всей территории страны требований.

В первый раздел вошла также новая статья: «Ответственность за нарушения правил движения». В прежней редакции она была 123-й. Статья дополнена указанием на то, что повышению ответственности несут лица, нарушившие Правила в нетрезвом состоянии.

Правила движения и поведения на улицах и дорогах пешеходов и пассажиров (второй раздел) остались, в основном, прежними, но редакция их улучшилась. Например, вместо расплывчатой редакции: «переходить дорогу вне населенных пунктов...», была принята все меры, обеспечивающие личную безопасность и беспрепятственное движение транспортных средств», конкретно определено: «Автомобильные дороги вне населенных пунктов можно переходить только на прямых участках, где дорога хорошо видна в обе стороны». Редакционным исправлением подверглись и другие статьи этого раздела.

Целый ряд дополнений был внесен и в третий раздел Правил — «Обязанности водителя при перехождении дороги» (теперь он содержит пять статей (вместо четырех)). Первой из них, как и прежде, обязывает водителя любого вида механического транспорта иметь удостоверение на право управления им, выданное государственной автомобильной инспекцией или квалификационной комиссией соответствующих ведомств (для водителей тракторов, дорожных, строительных и других специальных самоходных машин). В примечании к статье определено, что управлять специальными, машинными, снабженными сигналами «сирена», могут лишь шоферы I и II классов, а водители автобусов и других машин, предназначенных для перевозки людей, должны иметь не менее трехлетнего стажа работы.

Вторая статья объединяет пункты «б» и «в» статьи 29-й существующих Правил движения. Она обязывает иметь только технического паспорта при выезде водителя всех транспортных средств, состоящих на учете в госавтоинспекции, а не только индивидуальных владельцев.

МАЛОЛИТРАЖНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «ТРАБАНТ-60/1»

На выставке достижений отечественной техники ГДР, приуроченной к открытию 40-летия Социалистической единой партии Германии, наряду с многочисленными техническими новинками демонстрировался опытный образец нового легкового малолитражного автомобиля «Трабант-60/1», производство которого начато в 1964 году.

Как сообщили нам представители народного предприятия «Завод Заксенринг» (г. Цинкау), «Трабант-60/1» существенно отличается от прежних моделей. Его кузов, выполненный, как и прежде, из дюралюминия, стал более эластичным в современных; он кажется несколько более широким, чем раньше, но это впечатление, конечно, так как размеры кузова не изменились. Увеличился размер ветрового стекла. В передней части кузова установлен новый фальшрадиатор с лобового завода в центре.

Особенно удалась конструкция задних частей кузова, выполненная с панорамными гнутым стеклом; площадь остекления увеличилась на 26 процентов, что значительно улучшает обзорность и повышает безопасность движения при эксплуатации автомобиля в городских условиях. Для перевозок багажа используется также и пространство под задними сиденьями, благодаря чему при тех же габаритных размерах багажник по сравнению с выпускаемой сейчас моделью «Трабанта» стал более вместительным. Зависное колесо устанавливается на том же месте. Большие задние фонари гармонически вписываются в ансамбль кузова автомобиля.

Внутренний салон автомобиля, со втулкой обтянутой искусственной кожей, стал просторнее. На передних сиденьях появились «ремни безопасности». В машине предусмотрены опускание стекла барабанным стеклоподъемником, подлокотники и боковые нарышки на внутренней обшивке дверей, которые имеют теперь (наподобие «Москвички») замки с кнопками на наружных ручках. Улучшились также вентиляция и отопление салона.

В новой модели «Трабанта» широко использованы многие узлы и детали старой модели. В частности, почти не подверглось изменениям шасси. Двигатель с рабочим объемом цилиндров 600 см³ развивает мощность 23—24 л. с. и обеспечивает максимальную скорость автомобиля 100—105 км/час. Четырехступенчатая коробка передач полностью синхронизируемая.



В заключение необходимо подчеркнуть, что по заключению на выставке автомобиль является одним из опытных образцов, которые проходят сейчас всесторонние испытания. Поэтому не исключено, что серийные машины будут несколько отличаться от описанной выше. Но уже сейчас ясно, что автомобилестроители Цинкау создали отличный малолитражный автомобиль, выдерживающий сравнение с лучшими зарубежными образцами того же класса.

К. БОГАТКЕ.

г. Берлин.

ДИСКОВЫЙ ТОРМОЗ «ЛАМБРЕТТЫ»

Глядя на помещенный здесь рисунок, где в разобранном виде показан дисковый тормоз итальянского моторолера «Ламбретта», можно отчетливо представить себе принцип его работы.

Для предотвращения смещения ступицы из чутяного сплава, диаметром 171,4 мм и шириной 7,9 мм, приводится во вращение тремя штифтами. Они расположены в центральной приливе ступицы, изготовленной из алюминиевого сплава. Диск свободно перемещается на этих штифтах в осевом направлении и таким образом устанавливается между фрикционными накладками тормоза.

Движение его регулируется давлением обжимного пружинного кольца, которое упирается в выточку на диске.

Приводной механизм и накладки (в которых фрикционный материал, армированный металлом, нанесен с внутренней стороны) расположены в заднем сегменте алюминиевой крышки тормоза.

Одна алюминиевая накладка, регулируемая винтом и контргайкой, неподвижна; другая — подвижная и приводится в действие пальцем. При повороте рабочего рычага упорный диск сообщает пальцу осевое движение. Это достигается тем, что между фрикционными впадинами на смежных поверхностях упорного диска и рычага зажат три стальных шарика. Поскольку упорный диск не может свободно вращаться, рычаг при повороте толкает его по направлению к тормозному диску, действуя как клин. Таким образом тормозной диск зажимается между накладками.

На наружный конец пальца надевается спиральная пружина. Она сжимается, когда тормоз работает, и следовательно, отжимает палец, при освобождении рабочего рычага. Радиально-упорный подшипник, удерживаемый стопорным кольцом, не дает рычагу двигаться наружу.

Вентиляция осуществляется воздухом, поступающим через отверстия в крышке тормоза. Эти отверстия также обеспечивают доступ к винту для регулировки неподвижной накладки.

Дисковый тормоз не теряет эффективности при продолжительном использовании в трудных условиях (например, во время езды по горным порогам) при спуске обычные тормоза могут быстро перегреться, что приводит к потере эффективности. Другим преимуществом дискового тормоза является плавность работы (нет опасности деформации тормозного барабана). Уменьшается также возможность заклинивания переднего колеса.

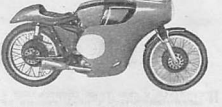
«Мототрайал», 1962, № 3076.

НОВОСТИ Современной ТЕХНИКИ

АЖС 7Р

Английская фирма АЖС выпускает гоночные мотоциклы 7Р. Двигатель этих мотоциклов — одноцилиндровый, воздушного охлаждения, с диаметром цилиндра 75,5 мм. Он работает на бензине с octановым числом 100. Мощность его составляет 41,5 л. с. Максимальный крутящий момент — 4,06 кгм. Цилиндр и его головка отлиты из алюминиевого сплава, картер же — из магниевого. В верхнюю головку шатуна запрессована бронзовая втулка; в нижней — работает односторонний роликовый подшипник с сепаратором. Коленчатый вал разборного типа. Распределительный вал, действующий через коромысла, приводится в движение кулачками клапана. Температурный зазор между коромыслом и клапаном регулируется эксцентрисмом. Распределительный вал вращается от цепи. Мотоцикл снабжен карбюратором «Амал» с диаметром проходного сечения смешивательной камеры 35 мм. Загибание от магнето. Приспособление масла осуществляют два шестеренчатых насоса. Коробка передач четырехступенчатая с передаточными отношениями: IV — 1; III — 1,1; II — 1,33; I — 1,78. Приводной вал ее соединен с коленчатым валом двигателя цепью. И к заднему колесу также протянута роликовая цепь.

Рама мотоцикла трубчатая, двойная, закрытого типа. Верхняя труба служит масляным баком для смазки моторной цепи. Передняя вилка телескопическая, с пружинами переменного шага и гидравлическими амортизаторами. Подвеска заднего колеса выполнена на качающейся вилке.



Гоночный мотоцикл АЖС 350 см³.

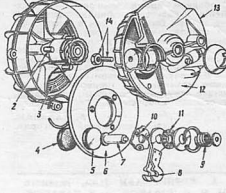
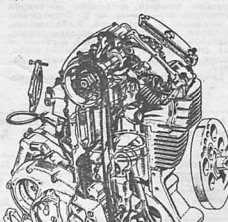
Обода шин и тормозные барабаны изготовлены из алюминиевого сплава. Задний тормоз имеет два кулачка, а задний — один. Емкость топливного бака 22 л, масляного — 4,5 л.

Каркас седла изготовлен из пластика, кожаный чехол его заполнен гучачиной.

Конструкция мотоцикла отличается надежностью; он развивает максимальную скорость 185 км/час при 6700 об/мин.

«Мото Ревио», 1962, № 1622.

Двигатель АЖС 350 см³.



Детали дискового тормоза: 1 — ступица; 2 — штифты для посадки тормозного диска; 3 — отверстия для выхода воздуха; 4 — неподвижная тормозная накладка; 5 — подвижная тормозная накладка; 6 — диск; 7 — палец; 8 — рабочий рычаг; 9 — пружина; 10 — упорный диск; 11 — упорный роликовый подшипник; 12 — крышка тормоза; 13 — вход воздуха; 14 — регулировочный винт неподвижной накладки.

ЛЕНИНСКИЙ ДЕНЕТ

45 лет назад, 31 мая 1918 года, В. И. Ленин подписал первый денет Ленинградской области — «о развитии работ автомобильного транспорта страны — о реконструкции и централизации автомобильного хозяйства республик». Как написано в вводной части, денет Совета Народных Комиссаров был издан в целях правильной постановки автомобильного хозяйства в пределах РСФСР, а также сохранения и надлежащего использования автомобильного имущества».

В то время в Советской республике насчитывалось около 50 тысяч ав-

томобилей, принадлежавших различным организациям и частным лицам. Преобладали легковые автомобили иностранных фирм. Из 360 различных марок и моделей автомобилей лишь немногие были отечественного производства (Русско-Валтийский завод). Весь парк состоял из маломощных и изношенных автомобилей, которые были малопригодны к эксплуатации, ремонтная база отсутствовала.

Денетом Совета Народных Комиссаров от 31 мая 1918 года была создана Центральная автомобильная инспекция при ВСМХ, на которую возлагалось

«обеспечение РСФСР средствами автомобильного передвижения». Автосекция было предложено заняться разработкой предложений в области автомобильного строительства, развитием отечественной автомобильной промышленности, организацией капитального ремонта автомобилей заводского и автомобильного происхождения, необходимых эксплуатационных материалов, учету автомобильного имущества республикой и т. д.

Ленинский денет 1918 года сыграл большую роль в становлении отечественного автомобильного транспорта.

ПЕРВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ГОНКА ПО КРУГУ

26 мая исполняется 50 лет со дня проведения в нашей стране первой кольцевой автомобильной гонки (1913 год). Она была организована в Петербурге местным автомобильным клубом.

В соревнованиях выступили 19 спортсменов на легковых автомобилях. Участникам предстояло пройти семь кругов (около 245 км). Трасса гонки была проложена в окрестностях Петербур-

га по Волконскому и Лигольскому шоссе через Красное Село.

Погода и состояние дорог не благоприятствовали для соревнований. Почти все время шел дождь, дорога и без того размытая, покрылась слоем грязи. Поэтому гонку закончили только девять участников.

Первый приз был присужден Г. Суворову, который на автомобиле «Венц» прошел всю ди-

станцию за 2 часа 23 минуты 54,6 секунды. Присудили, на 10 минут раньше Суворина финишировал Иванцов, выступивший на автомобиле Русско-Валтийского завода. Он показал среднюю скорость движения около 110 км/час. Однако из-за неумелого обращения с секундомером Иванов был оштрафован сулясьм финишировавший, признан был довольствоваться вторым местом.

НАСКОЛЬКО РУЗЬЯ

Почувствуя, что советским спортсменам, а затем померяться с ними силами на ледяной дорожке с такой целью приехали в столицу Башкирии мотогонщики Монголии и Австрии. Уфимцы встретили их радушно: повести в лучшей обстановке, обеспечить зимней спецодеждой, познакомиться с достопримечательностями города.

Посланы братской Монголии — лучшие кроссмены республики Сенгдорж Оклов, Самбу Лхам, Цирен Тунцин, Жас Болд — по существу, впервые выехали на лед. Не так-то просто пересечь с кроссовером ледяную дорожку, да еще приспособиться для гонки на льду. И тут зарубежным друзьям помогли активисты мотоклуба строительного треста № 3. Спортсмены и механики О. Новоселов, А. Плеханов, Э. Лягин и другие переделали рамы, снабдили порышину шпинами, изготовили для спортсменов наконечники — словом, выполнили всю подготовительную работу.

Среди австрийских гонщиков лишь

Эрих Лютер — чемпион страны 1960 года по гонкам на гравейной дорожке — одинаково удавался в состязаниях на льду, причем на искусственном... в Южной Австрии. Его товарищи Йоганн Юор, Эбергард Дитрих и Эрнст Гласнер выжили на лед впервые, к тому же они не имели опыта международных встреч.

Австрийцы привезли с собой английские мотоциклы JAGI, предельно измененные для гравейных гонок. Механики мотоклуба строительного треста № 3 и здесь пришли на помощь «защиповали» порышину, приварили защитные щитки. Гостям посоветовали изменить наклон передней вилки, чтобы повысить устойчивость мотоцикла на льду.

Овладевать искусством езды по льду зарубежным гостям помогали мастера спорта В. Самородов, И. Плеханов, Ф. Шангуров, И. Черканов, тренер А. Ахмадеев и другие.

В последующие дни тренеров практический опыт чередовался с показательными выступлениями уфимских гонщиков. Гости увидели, как группой входят в поворот и выходят из него, как

МОСКОВСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ
ИНСТИТУТ

о б ъ я в л я е т

п р и е м с т у д е н т о в н а к у р с

д н е в н ы х, в е ч е р н ы х и з а о ч н ы х ф а к у л ь т е т о в п о с п е ц и а л ь н ы м:

автомобильные дороги; мосты и тоннели; строительство аэродромов; аэродромные машины; дорожные машины и оборудование; автоматизация и комплексная механизация производственных процессов; автоматические установки; автомобильный транспорт (техническая эксплуатация автомобилей, ремонт автомобилей, организация автомобильных перевозок, организация и безопасность движения, исследование и испытание автомобилей, исследование и испытание автомобильных двигателей).

Заявления принимаются: на дневные факультеты — с 20 июня по 31 июля; на вечерний факультет — с 20 июня по 20 августа; на заочный факультет — с 1 апреля по 25 июля.

Заявления о приеме подаются на имя ректора института с указанием факультета и избранной специальности.

К заявлениям прилагаются документы в соответствии с правилами приема.

Вступительные экзамены проводятся: на дневные факультеты — с 1 по 20 августа; на вечерний факультет — с 21 августа по 20 сентября; на заочный факультет — с 15 мая по 31 июля и с 1 по 20 октября.

Документы направлять по адресу: Москва, м-319, Ленинградский проспект, 64, приемная комиссия. Телефоны: Д 7-00-08, доб. 3-41 и 3-30.

двигаются на прямых и обгоняют на поворотах, как берут старт. А потом в советских заездах со своими учителями австрийские и монгольские гонщики позвали азбуку гонки по льду уже на практике.

Когда в Уфе начались соревнования на Кубок ФИМ, в них все зачета смогли участвовать и мотоциклисты Австрии и Монгольской Народной Республики. Причем лучше из них успешно соперничали с опытными финнами.

Свободное время монгольские, австрийские и советские гонщики проводят тоже вместе. Они побывали в театре, музеях города, на ряде предприятий, совершали лыжные прогулки.

— Замечательно у нас. Во всем и везде чувствуется дружба, товарищество, — заявили австрийцы перед расставанием.

Мы очень благодарны вашим гонщикам, механикам и тренерам. Они настоящие друзья, — говорили, прощаясь, монгольские спортсмены.

Л. БАЛАБАН,

судья всесоюзной категории.

2. Уфа.

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ (главный редактор), Г. М. ДОРЕМОВ, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН [зам. главного редактора], А. М. КОРМИЛИЦЫН, Д. В. ЛЯГИН, В. И. НИКИТИН, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, Б. Ф. ТРАММ, Ю. М. ШРАМКО.

Художественно-технический редактор И. Г. Ишеникин.

Корректор Е. Я. Обухова.

Адрес редакции: Ишеники, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24, В 9-61-91.

Сдано в набор 28.03.63 г.
Г-96625.


Фум. 60 X 90%. 2,25 бум. л. — 4 печ. л.

Тираж 375.000 экз. Подд. к печ. 24.04.63 г.

Цена 30 коп.

Зак. 734.

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



ЧЕЛОВЕК ЗА РУЛЕМ

Стремительно тр

1. Раз. Бу- же- ны гу- лам бе.

Ф-л.

гу- щик ма- шин про- сто- ры пред- ту- рен- ной ра- ни. А сол- це свер- на- ет сквозь

Припев

ли- стья ос- ми, на- буд- то вни- но на- вы- ра- не. Че- ло- век за ру- лем, че- ло-

век за ру- лем гля- дит на до- ро- гу и ночь- но и днем. Зна- ет

ДЛЯ ПОВТОРЕНИЯ

це- ну рас- сто- янь- ям, зна- ет це- ну рас- ста- ваян- ям, че- ло- век

ДЛЯ ОКОНЧАНИЯ

за ру- лем! 2. Трех- // век, че- ло- век за ру- лем!

с р а с с т о в а н и я м

Слова Михаила Пляцковского
Музыка Вадима Серезникова

Разбужены гулом бегущих машин
Просторы предутренней рани.
А солнце сверкает сквозь листья осин,
Как будто в кино на экране.

Припев: Человек за рулем,
Человек за рулем
Глядит на дорогу
И ночью и днем.
Знает цену расстояниям,
Знает цену расставаниям
Человек за рулем!

Трехтонка то влево, то вправо свернет,
То вверх поднимается круто.
Ждет грузы на стройке рабочий народ —
И медлить нельзя ни минуты.

Припев.

Моргает вечерней порой, как звезда,
Зеленый глазок светофора.
Спешит, торопится, не зевая никогда —
Такая судьба у шофера.

Припев: Человек за рулем,
Человек за рулем
Глядит на дорогу
И ночью и днем.
Знает цену расстояниям,
Знает цену расставаниям
Человек за рулем!



М а й 1963

За рулём

Севастопольские скутеристы
готовятся к соревнованиям.
Фото Н. Веринчука