



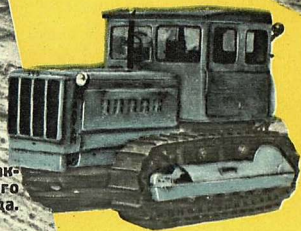
Самоходное шасси  
Т-16 с комбайном  
УПС-10.

«Пленум ЦК КПСС считает важнейшей и неотложной задачей осуществление крупных мер по значительному развитию сельскохозяйственного машиностроения, производству мощных тракторов с повышенными скоростями и орудий к ним, самоходных шасси, зерновых, кукурузных и силосных комбайнов, машин для послепосевочной обработки зерна, хлопкоуборочных машин, оборудования и машин для механизации работ в животноводстве, внесения органических удобрений, автомашин и транспортных тележек, техники для ирригации и мелиоративных работ, проведения сельскохозяйственных работ в горных условиях».

(Из постановления январского Пленума ЦК КПСС)



Гусеничный трактор Т-4, Алтайского тракторного завода.



И Ю Н Ь 1 / 9 6 1

№ 6

За рулем



В этом номере:

ДОСААФОВЦЫ УЗБЕКИСТАНА  
ДЕРЖАТ СЛОВО

К СЪЕЗДУ ПАРТИИ — СЕМИТЫ-  
СЯЧНЫЙ АВТОБУС «ЛИАЗ» И  
НОВАЯ «ТУЛА-250»

ВТОРАЯ ПРОФЕССИЯ РАБОТНИ-  
КОВ «ТАШСЕЛЬМАША»

КАК ПРОХОДЯТ МЕСТНЫЕ СО-  
РЕВНОВАНИЯ

СМОЛЕНСКИЙ АМК СДАЕТ  
ЭКЗАМЕН

ШИРЕ ДОРОГУ ПРОКАТУ АВТО-  
МОБИЛЕЙ

В ПУТЕШЕСТВИЕ — НА МОТО-  
ЦИКЛЕ

СПОРТИВНЫЙ «КОВРОВЕЦ»

КАРТИНГ ВЫХОДИТ НА СТАРТ

ВНИМАНИЕ, ТУРИСТЫ! КЕМПИН-  
ГИ ЖДУТ ВАС

КОЛОНКА ЗА ТРАНЦЕМ ЛОДКИ

ПРОПАВШИЕ СОРЕВНОВАНИЯ

БИБЛИОГРАФИЯ: НЕ ЧИТАЙТЕ  
ЭТОГО!

ЛЕГКАЯ ЖИЗНЬ АККУМУЛЯТОРА  
НА «КРАЙСЛЕРЕ»

СПОРТ И ТЕХНИКА ЗА РУБЕЖОМ

## ЮРИЙ ГАГАРИН — У ДОСААФОВЦЕВ СТОЛИЦЫ

Герой Советского Союза летчик-космонавт СССР Юрий Алексеевич Гагарин побывал в гостях у активистов ДОСААФ Москвы.

На снимке: Председатель ЦК ДОСААФ СССР генерал армии Д. Д. Лелюшенко приветствует Ю. А. Гагарина.



Прославленный космонавт выступил перед присутствующими с кратким рассказом о первом в мире космическом путешествии, о том, как осуществлялся этот беспрецедентный полет, положивший начало новой эре в истории человечества.

Фото А. Золотарева



«КОГДА МЫ ГОВОРИМ О ТЕХНИКЕ, ТО НЕИЗБЕЖНО ПРИХОДИТСЯ ГОВОРИТЬ И О КАДРАХ. САМОЕ ГЛАВНОЕ — НАДО СОЗДАВАТЬ КВАЛИФИЦИРОВАННЫЕ КАДРЫ, КОТОРЫЕ ОВЛАДЕЛИ БЫ ТЕХНИКОЙ, БЕРЕЖНО К НЕЙ ОТНОСИЛИСЬ И УМЕЛО ЕЕ ИСПОЛЬЗОВАЛИ».

(Из речи Н. С. Хрущева на совещании передовиков сельского хозяйства Целинного края)

# Взяли обязательство — ВЫПОЛНИ!

В. СОХАЦКИЙ, председатель республиканского комитета ДОСААФ Узбекской ССР

Страной белого золота любовно называют нашу республику советские люди. XXI съезд КПСС определил, что Узбекская ССР и впредь будет основной хлопковой базой страны. Исторические решения январского Пленума ЦК КПСС, вест о созыве XXII съезда Коммунистической партии вызвали небывалый политический и трудовой подъем в республике. Всюду — в колхозах и совхозах, на фабриках и заводах — развернулось социалистическое соревнование за достойную встречу съезда любимой партии. Не стоят в сто-

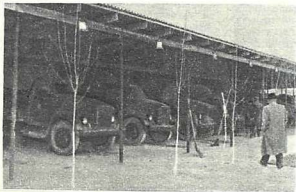
началах, без отрыва от производства, непосредственно в первичных организациях нашего Общества стала одним из основных участков деятельности ДОСААФ.

В прошлом году в республике было подготовлено технических специалистов почти в два раза больше, чем в 1959 году. В 1961—1962 гг. число шоферов, трактористов, мотоциклистов, водителей хлопкоуборочных машин, обучаемых в автомотоклубах, первичных организациях и на курсах нашего Общества, возрастает еще больше, причем тысячи досаафов-

зация взяла правильный курс на создание самостоятельных автомотоклубов. В прошлом году их было открыто шесть, в текущем намечено организовать еще десять.

Под руководством партийной организации, с помощью комсомола, профсоюзной и администрации значительных успехов добились члены ДОСААФ консервного завода г. Самарканда (председатель комитета Г. Юрчик). На предприятии созданы самостоятельные автомото- и радиоклубы, в которых уже в 1960 году занималось 25 проц. членов Обще-

Ибрагимджан Ганиев на досаафовских курсах изучил устройство сельскохозяйственных машин. Сейчас правление колхоза имени Кирова Ферганской области доверило ему управление трактором.



В Андижанской области развернулось строительство комплекса сооружений для учебных организаций ДОСААФ. На снимке: крытые стоянки автомобилей областного АМК.



роне от этого большого дела и досаафовцы Узбекистана.

Выполняя указания январского Пленума, организации ДОСААФ стали еще теснее связывать свою работу с интересами народного хозяйства. В условиях, когда невиданными ранее темпами растет техническая оснащенность сельского хозяйства, колхозы и совхозы испытывают огромную потребность в кадрах механизаторов. Поэтому подготовка технических специалистов на общественных

цех получают технические специальности и открытию XXII съезда КПСС.

Наша уверенность в выполнении этих высоких обязательств основывается на опыте, накопленном в деле воспитания и обучения технических кадров многочисленными организациями ДОСААФ республики.

Взять, к примеру, Самаркандскую область. Здесь учатся и уже имеют технические специальности около 14,4 проц. досаафовцев. Самаркандская органи-

зация первичной организации завода. Этой организации присуждено Красное знамя республиканского комитета ДОСААФ.

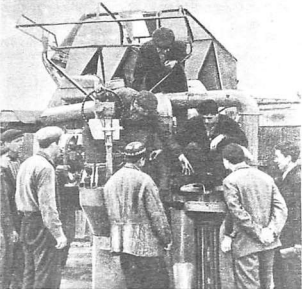
Успешно идет подготовка механизаторов и в сельских первичных организациях Андижанской области.

Следует отметить, что наряду со школами шоферов и трактористов в последнее время в колхозах и совхозах значительно возросло число курсов по подготовке механизмов-водителей хлоп-



Инструктор-общественник Тюркмураганского района ДОСААФ Владимир Камалиев оказывает большую помощь первичным организациям колхозов и подготавливает мотоциклистов.

Слесарь-механик В. Лучин (в центре) в совершенстве знает устройство хлопкоуборочных машин. Свои знания он передает курсантам — будущим водителям ХВ-1,2.



коуборочных машин. Хорошую инициативу проявили горкомы ДОСААФ и комсомолы Коканда, оказав помощь союзам «Коканда» и имени Жданова в организации женских курсов по изучению хлопкоуборочных агрегатов.

Успешно справились с взятыми социалистическими обязательствами и досафовцы Ферганской области, выполнившие их в части подготовки техничных кадров на 119,7 проц.

К открытию XII съезда КПСС здесь будет обучено несколько тысяч механизаторов, в том числе около полутора тысяч трактористов, 70 водителей хлопкоуборочных агрегатов, 240 мотористов-дизелистов. Ферганская школа открыла свои филиалы во многих районах области, приблизив обучение непосредственно к производству.

Взяти повышенные социалистические обязательства и другие области республики.

Работа учебных организаций поставлена у нас под контроль общественности. Занятия с выполнением социалистических обязательств, мы ведем большую работу по повышению качества обучения. Во многих учебных организациях созданы бригады, в состав которых входят представители автоинспекции, комсомольский актив, офицеры запаса, опытные шоферы из автохозяйств, инструкторы и преподаватели автомотоклубов ДОСААФ. Члены бригад посещают курсы, действующие при первичных организациях, выищают у работу преподавателей, подсказывают пути устранения вскрытых недостатков.

Совместно с работниками ГАИ мы провели повсеместно переаттестацию преподавателей, готовящих шоферов. В результате этой большой работы некоторые преподаватели и инструкторы, не обладавшие достаточной специальной и методической подготовкой, остранили от учебной работы. Вместе с тем выявлено много замечательных преподавателей, знатоков автомобильной техники, мастеров обучения. Их опыт становится достоянием клубов, школ, курсов.

За последнее время значительно улучшилось обеспечение учебных организаций наглядными пособиями. Большую помощь оказывают нам автомобильные хозяйства, предоставляя клубам, курсам, школам агрегаты и детали со списанных машин.

По сравнению с 1959 годом капиталовложения на строительство различных сооружений в организациях ДОСААФ республики значительно возросли. В 1960 году Андижанский, Ферганский, Ташкентский, Хорезмский, Самаркандский областные комитеты развернули строительство учебных и спортивных сооружений. Так, в Андижане уже построены и оборудованы учебные классы, гаражи, мастерские. Скоро войдет в эксплуатацию автошкола в Хорезме. В Ферганской области оборудовано шесть классов, построено кинолекторий, завершается сооружение гаражей для автомотоклубов.

Мы придаем большое значение гласности соревнований. Код выполнения социалистических обязательств систематически обсуждается на заседаниях комитетов ДОСААФ, на собраниях первичных организаций. О лучших организациях публикуются статьи, рассказы-

вается по радио, телевидению. На прошедшем недавно VI пленуме республиканского комитета стоял вопрос о выполнении социалистических обязательств за прошлый год и о разветвлении соревнования в честь XII съезда КПСС.

Однако в работе некоторых наших учебных организаций есть еще серьезные недостатки. Большое число курсантов подвергается повторным занятиям. Плохо организовано производственное обучение и техническое обслуживание автомобилей. Особенно неблагополучно обстоит дело с подготовкой водителей в АМК Сурхандарьинской области. Не все обкомы ДОСААФ проявляют достаточно инициативы в строительстве учебных и спортивных сооружений, методами народной стройки, крайне мало привлекают для этих целей средства профсоюзных и хозяйственных организаций.

Наряду с решением вопросов подготовки технических специалистов в нашей организации много внимания уделяется развигию спорта.

За последнее время значительно возросло количество молодежи, занимающейся мотоспортом. Если раньше на старт мотоциклетных составов выходило единицы, то в 1960 году стартовало более девяти тысяч гоночников.

В областях и республиканских соревнованиях Спартакиады по техническим видам спорта приняло участие более четырехсот тысяч человек. Подготовлено 28 597 спортсменов-разрядников и 14 мастеров спорта. Особенно активно проходит Спартакиада в Самаркандской области.

Республиканский комитет ДОСААФ и ЦК ЛКСМ Узбекистана провели соревнования шоферов, занятых на перевозке хлопка-сырца урожая 1960 года. Это были соревнования на автомобильных rally. Чтобы добиться первенства, шофер должен был обязательно принять участие и в Спартакиаде. Таким образом и занятиям автоспортом приближилось немалое число водителей.

Подобные соревнования мы намеряем проводить и в нынешнем году.

Опыт показывает, что там, где досафовские организации работают в тесном содружестве с комсомолом — результаты достигаются более высокой. Поэтому, как правило, все массовые мероприятия мы проводим совместно. Многие комсомольцы избраны председателями первичных организаций, членами комитетов, работают тренерами и общественными инструкторами по военно-массовой и спортивной подготовке.

В своей деятельности республиканская организация ДОСААФ постоянно чувствует руководство и поддержку партийных органов. В работе правления Общественного Общества принимают участие секретари ЦК КП Узбекистана, Центральный Комитет Коммунистической партии республики, Президиум Верховного Совета и Совет Министров Узбекской ССР укрепили передодящее Красное знамя, которым будет награждаться лучшая областная организация оборонного Общества.

Партия учла: взятие обязательства — это слово держи крепко. Бригады ДОСААФцев Узбекской республики обязуются все силы, чтобы выполнить социалистические обязательства, взятые в честь предстоящего XII съезда КПСС.

# У БУДУЩИХ

# ВОДИТЕЛЕЙ

## ХВС-1,2

Решения XXI съезде партии и январского Пленума ЦК КПСС обещали хлопкоборцам страны еще решительные вести борьбу за комплексную механизацию производства хлопка. Успешное выполнение этих указаний в известной мере зависит и от работы коллектива завода «Ташсельмаш», изготовляющего хлопкоборочные машины ХВС-1,2.

Все больше и больше нашей продукции поступают в совхозы и колхозы. ХВС-1,2 становятся хозяевами полей. Чтобы управлять этими сложными машинами, нужны высококвалифицированные специалисты. В республике их пока не хватает. Вот и решили досадорцы завода начать у себя подготовку механиков-водителей хлопкоборочных машин.

Идея организации курсов захватила всех. Это и понятно. Механизаторы завода в страдную пору могли оказать колхозам и совхозам значительно большую помощь, чем это делалось раньше. Приобретение второй специальности способствовало повышению технического уровня рабочих. Участвуя в уборке хлопчатника, механики-водители завода получали возможность хорошо проверить машину в полевых условиях и помочь конструкторам в ее совершенствовании. Наконец, администрация завода могла в любое время использовать выпускников курсов на обкатке и регулировке машин.

Много пришлось поработать заместителю председателя заводского комитета ДОСААФ Л. Терпугову, прежде чем начался занятия.

В Министерстве сельского хозяйства республики программы и наглядных пособий для курсов механиков-водителей не оказалось. Пришлось сделать все необходимые расчеты самим. Учебный материал был расплавлен на семь месяцев. Особое внимание в программе уделялось сборочно-разборочным работам и практическим занятиям, включающим опыт.

По расписанию предусматривалось проводить занятия в дневное и вечернее время, два раза в неделю, дублируя



И л с и и к е: практические занятия в кружке по подготовке механиков-водителей хлопкоборочных машин на заводе «Ташсельмаш».

одни и те же темы программы. Это обеспечивало охват учебной работой, занятых в разных сменах.

К преподавательской работе были привлечены конструкторы хлопкоборочной машины тт. Гуревич, Гаузен, Пархоменко; механики экспериментального цеха тт. Костяницын, Лукин; водители-обкатчики тт. Смирнов, Нестеров.

Одними из первых на курсы записались токарь Александр Маковский, тракторист Эргаш Азамов, рабочий литейного цеха Сафа Закиров, электрик Виктор Гапунич, слесарь-сборщик Марсель Абселямов и другие. По просьбе директора заводского вечернего машиностроительного техникума на курсы были зачислены и десять студентов, которые изъявили желание изучать ХВС-1,2.

Почему в работе курсов не все шло гладко. То преподаватели, загруженные основной работой, не могли в назначенные часы проводить занятия, то курсанты задерживались в цехах. Но постепенно учебка налаживалась.

В основном занятия проходили в сборочном цехе. Изучая тот или иной агрегат, курсанты имели неограниченное количество наглядных пособий. Правда, иногда в цехе было шумно, трудно было вести записи.

Нужно отдать должное преподавателям. Они сумели заинтересовать курсантов учебой, изучили с будущими водителями устройство, взаимодействие узлов хлопкоборочной машины, научили обнаруживать неисправности и устранять их в полевых условиях.

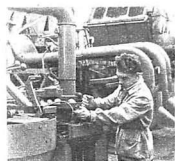
Деятельность нашего учебного заведения взята под контроль общественности. На занятиях часто бывали члены парткома, комитета ДОСААФ, руководители завода.

Учеба на курсах подходит к концу. Скоро экзамены. Более сорока человек должны получить звание механиков-водителей хлопкоборочных машин. У выпускников большие планы. Они хотят создать заводской отряд механизаторов и коллективом выйти на уборку хлопка урожая 1961 года.

Курсанты решили обратиться ко всем

коллективам предприятий, выпускающих самоходные сельскохозяйственные машины, с призывом готовить механизаторов из числа своих производственников с тем, чтобы в дни посевной и уборочной кампаний оперативно оказывать помощь колхозам и совхозам.

За последнее время в комитет ДОСААФ поступило много заявлений от производственников завода с просьбой зачислить их на курсы механиков-води-

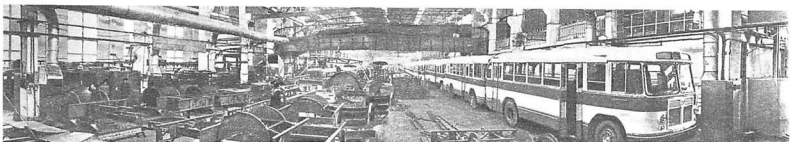


Сафа Закиров — один из лучших курсантов заводских курсов.

телей хлопкоборочных машин. Поэтому мы решили и после выпуска первой группы механизаторов продолжить подготовку водителей ХВС-1,2. Администрация выделяет нам помещение, где будут оборудованы учебные классы. Но мы нуждаемся в программах, методических разработках, наглядных пособиях. Управлению технической подготовки ЦК ДОСААФ необходимо позаботиться об обеспечении курсов, подобранных нами, необходимой литературой, плакатами.

Первый выпуск капитанов хлопкоборочных кораблей будет подарком досафцевею заводу «Ташсельмаш» XXII съезду любимой партии.

В. ЧЕРНЯВСКИЙ,  
председатель первичной организации  
ДОСААФ завода «Ташсельмаш»,  
заместитель главного инженера.



Навстречу XXII съезду КПСС

## Ликино. Новый автозавод

**Н**а улицах городов и дорогах нашей страны появились автобусы с маркой «ЛИАЗ». Сейчас их уже несколько тысяч. Они выпускаются автобусным заводом в подмосковном городе Ликино. Это одно из самых молодых предприятий автомобилестроения.

В связи с ширящей по всей стране подготовкой к XXII съезду КПСС наш корреспондент обратился к главному инженеру нового завода С. Х. Ашкинази с рядом вопросов.

### — КОГДА СОЗДАН ВАШ ЗАВОД?

— Наш завод организован в 1959 году. Помните выступление Никиты Сергеевича Хрущева на XX съезде КПСС? В его отчетном докладе говорилось о широкой специализации в промышленности. Это указание сейчас вскоду воплощается в жизнь. В 1956 году было принято постановление об организации в городе Ликино специализированного автобусного завода.

Контрольными цифрами развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы предусмотрено резкое увеличение выпуска автобусов. Решить эту задачу можно только путем серьезной реорганизации производства автобусов. Одним из мероприятий такого характера являлось освобождение Московского завода

Несколько минут требуется слесарю Г. Ревякину для установки щитка приборов.



имени Лихачева от выпуска автобусов и передача его на специализированное предприятие.

### — КОГДА НАЧАЛСЯ ВЫПУСК?

— 1960 год был для нашего коллектива годом реконструкции бывшего машиностроительного завода, строительства новых цехов и начала выпуска автобусов. Все новое рождается с трудом, и мы шли не дорогой цветов, а преодолевая большие трудности. Многие было сдела-



На главном конвейере. Слесари-сборщики Н. Спогорев (слева) и В. Дроздов за клепкой кузова.

Фото А. ЗОЛОТАРЕВА

но, чтобы в короткий срок освоить производство новой продукции. Одновременно мы строили производственные корпуса, изготавливали оборудование, монтировали станки. Рабочие и служащие, инженеры и техники, жертвуя личным временем, дружно выходили на субботники, делали все, чтобы своевременно выполнить задание. И вот в январе прошлого года завод выпустил первые 75 автобусов. Всего лишь одиннадцать месяцев потребовалось, чтобы это количество возросло до 390 в декабре 1960 года.

В настоящее время мы изготавливаем ежедневно 14—15 автобусов. Их можно видеть во многих городах страны. Автобусы Ликинского завода пересекли рубежи нашей Родины. В Аргентине, Мираке, Болгарии курсируют машины, сделанные руками ликинских рабочих. Недавно выполнен заказ на изготовление автобуса для революционной Кубы,

для Гвинеи, Аргентины и некоторых других стран.

Увеличивается продукция, направляемая в Целинный край. Недавно мы отгрузили очередную большую партию автобусов для жителей Целинограда.

### — ЧТО ДАЛА СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ ЗАВОДА?

— Прежде всего — повышение производительности труда. Специализация позволяет снизить себестоимость и увеличить выпуск продукции. Она открывает широкие возможности для механизации и автоматизации производственных процессов.

### — РАССКАЖИТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, ОБ ЭТОМ ПОДРОБНЕЕ.

— Планом реконструкции предусмотрено комплексная механизация и конвейеризация завода в целом, а также каждого цеха и участка в отдельности. В недалеком будущем он превратится в высокomeханизированное предприятие. Автоматы и полуавтоматы заменят ручной труд рабочих. Автоматические линии, которыми будет управлять один-два человека, станут выполнять целый комплекс операций. Массовое внедрение автоматики начнется, когда завершится расширение существующих площадей и строительство новых корпусов. Но мы не ожидаем, когда окончится строительство, и там, где это возможно, механизуем и автоматизируем ручные процессы. Уже установлено 219 единиц нового оборудования, вступили в действие 7 поточных конвейерных линий. Общей протяженностью межцеховых конвейеров составляет 1360 метров. Изготовлены 4 поточные линии грунтовок и декоративной покраски. Полностью механизировано, например, окрасочное отделение прессово-кузовного цеха. Прежде чем попасть на окраску, длинномерные детали кузова на подвесных конвейерах проходят через несколько камер — промывную, обезжиривающую, электрокалориферную сушки. В этих установках, закрытых для глаза человека, детали обрабатываются перед тем, как конвейеры поддут их в камеру электростатической окраски. Механические распыляющие устройства наносят на поверхность первый слой краски. Всем процессом руководит один человек — оператор, наблюдающий у пульта управления за показными приборами.

### — С ЧЕМ ИДЕТ КОЛЛЕКТИВ ЗАВОДА НАВСТРЕЧУ XXII СЪЕЗДУ КПСС?

— Механизация многих ручных процессов позволяет нам принять дополнительные обязательства в честь XXII съезда партии. К 17 октября 1961 года мы выступим семнадцатым авто-

## ГОТОВИМ МОДЕЛЬ „ТУЛА-250“

бус. Ко дно открытая съезда, кроме того, завод выпустит первую партию модернизированных автобусов марки ЛИАЗ-676. Они будут иметь увеличенные двери с накопительными площадками для пассажиров при входе и выходе, более мощный двигатель. Для облегчения управления автобусом устанавливается гидросилнитель руля. Применение пневматической подвески сделает поездку в автобусе более комфортабельной. Завершится сборка высокопроизводительного автомата для меднения, никелирования и хромирования деталей. Полным ходом идет монтаж нестандартного оборудования.

Каждый плавец, где бы он ни трудился, думает над тем, как лучше встретить XXII съезд — знаменательное событие в жизни партии и народа. Многие рабочие включились в соревнование за право называться ударниками коммунистического труда. Многие получили звание борются инструментальщиками и цех пластмасс, 13 бригад, 6 участков и один отдел. Всего в патристическом движении участвует более 1000 рабочих завода. Смена цеха № 1 и участку окраски автобусно-сборочного цеха уже присвоены трудовые звания коллектива коммунистического труда.

Новаторство, сознательное отношение к труду отличает эти коллективы. Например, рабочие участка окраски отказались от контроля на каждой операции. Вместо 8 контролеров стало только 3. Что это дало? Прежде всего экономию зарплат. Но и качество работы и рабочих повисло, чувство ответственности за порученное им дело. Ведь теперь их работу принимает ОТК только при окончательной сдаче окрашенного кузова.

Еще одно хорошее начинание зародилось в этом коллективе, оно покажет немало рационализаторов и изобретателей. За принятое предложение каждому из них полагается, как известно, вознаграждение. Но нередко в разработке того или иного усовершенствования участвуют группы специалистов. Рабочие решили — пусть деньги за рационализацию идут на общие нужды коллективных посещения кино, театров, совместные поездки на экскурсии и т. д. Интересную инициативу проявила старший мастер, депутат горсовета Н. С. Бронючанин. По ее предложению изменена технология сушки автобусов. Если раньше сушили автобусы, потом второй слой краски, то теперь это делают одновременно. В результате достигнута большая экономия времени.

— КАКИЕ ПЛАНЫ У КОЛЛЕКТИВА ЗАВОДА НА БУДУЩЕЕ

— В ближайшие два-три года мы будем продолжать работу над реконструкцией завода. В ближайшее время третий четвертый пролет, продолжая строительство прессово-кузовного цеха. Он будет оснащен новейшим оборудованием. Общее количество станков и автоматов здесь составит 390. В скором времени начнется строительство механо-сборочного цеха. В ближайшее время мы предлагаем превратить автобусный цех в комплексно-механизированный. До конца семилетки будет создано еще два цеха комплексной механизации — прессово-кузовной и механо-сборочный. В текущем году нам предстоит закончить разработку конструкции нового автобуса ЛИАЗ-675.

Совсем недавно появились первые мотороллеры марки «Тула», а сейчас эти красивые и удобные машины уже широко известны во всех уголках нашей страны и за рубежом.

...Заводской двор. На кортусах — являе транспортеры. Один рассказывает о том, что рабочие и служащие нескольких цехов вступили в борьбу за почетное звание коллектива коммунистического труда на турги — приуроченных к размах социалистического соревнования за двойную встречу XXII съезда КПСС. На площадке места стенд с социалистическими обязательствами коллентива и съезду:

ПЛАН ТРЕХ ЛЕТ СЕМИЛЕТКИ  
ПО ВАЛОВОЙ ПРОДУКЦИИ ДА  
ПОЛНИТЬ К 20 НОЯБРЯ!

СДАТЬ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ  
АВТОМАТИЗИРОВАННЫЙ УЧА-  
СТОК ЛАКОПОРТИТНОЙ МОТО-  
РОЛЛЕРА.

МЕХАНИЗИРОВАТЬ УЧАСТОК  
СБОРИ ГРУЗОВЫХ МОТОРОЛ-  
ЛЕРОВ.

РАЗРАБОТАТЬ И ПОДГОТОВИТЬ  
ОПЫТНЫЙ ОБРАЗЕЦ МО-  
ТОРЛЛЕРА С РАБОЧИМ  
ОБЪЕМОМ ДВИГАТЕЛЯ  
250 СМ<sup>3</sup>.

«Как встретит съезд строители мотороллеров? — с этим вопросом наш корреспондент обратился к главному конструктору завода Алексею Владимировичу Лотоцкому.

Вот что он рассказал:

— Предстоящий съезд партии коллектив стремится встретить новыми трудовыми успехами, досрочным завершением годового плана и плана трех лет семилетки. На завод ведется большая работа по механизации, автоматизации производства.

В постановлении ЦК КПСС о мерах по дальнейшему улучшению бытового обслуживания населения говорилось о необходимости увеличить выпуск грузовых мотороллеров. Коллектив завода принимает все усилия для решения этой задачи.

Применение грузовых мотороллеров позволило их высокую экономическую эффективность. Быстрога загрузки и разгрузки, маневренность делают их очень удобными. Поэтому завод увеличивает не только общий выпуск мотороллеров, но и удельный вес грузового варианта.

В связи с тем, что эти мотороллеры эксплуатируются, как правило, в грубых условиях, долговечность и надежность водителя от пыли и непогоды. Заводские конструкторы разработали специальную металлоскопическую кабину. Опытный образец ее, проходящий сейчас испытания, неплохо зарекомендовал себя. Даже в холодное время года в кабине поддерживается довольно высокая температура. Большие панорамные стекла обеспечивают хороший обзор, предусмотрен ручной стеклоочиститель.

Конструкторское бюро разработало модель грузового мотороллера ТТ-200Ф с

изотермическим фургонем. Сейчас она переидет для серийного производства.

К открытию съезда будет выпущена первая партия мотороллеров Т-200В с молотковой подвеской. В настоящее время бюро уже отработал и передал для серийного производства модель колесного гониманта известного потребителя Т-20В.

Важной особенностью этой модели является конструкция вилки. Новая вилка — вилка вилки — (в отличие от вилки У-200), имеет два амортизатора, унифицированных с амортизаторами задней подвески. Это дает возможность сделать эту вилку удлинит срок их службы. Увеличенный угол наклона вилки придает большую устойчивость мотороллеру. В связи с тем, что при эксплуатации мотороллера с молотковой нагрузкой на раму возрастает, в раму введен дополнительный упругий элемент, который повышает и эффективность тормозов. Это достигнуто увеличением диаметра тормозного барабана заднего колеса и применением алюминиевых колесод. Исполнена цель помещена в герметичный кожух. К числу других нововведений можно отнести установку двухступенчатого реле РР-121. Для эксплуатации с молотковой У-200 изменился передаточное отношение в цепной передаче.

Заводские конструкторы ведут и перспективные работы. Вот одна из них — готовим таную модель и обдуваем выпускить это новое открытие XXII съезда партии нашей страны. Это будет модель, получившая пока условное название «Тула-250», — принципиально новая по компоновке и конструкции. Она создана в бюро, возглавляемом В. А. Зобининым. Конструированием двигателя руководит старший инженер А. В. Попович и хвойной части — молодой инженер Е. Н. Щербанов.

Известно, красота линий в сочетании с прогрессивными конструктивными решениями, пожалуй, основная характеристика Т-250. На мотороллере установлен двухцилиндровый двигатель с увеличенным рабочим объемом 250 см<sup>3</sup> с принудительным воздушным охлаждением. Мы надеемся получить мощность порядка 12 л. с. Рама Т-250 — трубчатая, сварная, с незамысловатым контуром. Расположение рамы под двигателями и цельный откидывающийся назад кожух обшивки открывают удобный доступ ко всем агрегатам и значительно упрощают уход за машиной.

У Т-250 будет более высокая производительность, чем у Т-200, благодаря увеличению рабочего объема. Амортизаторы задней подвески аллюминичные амортизаторы мотоцикла ИМ-56. Сравнительно небольшой вес машины при большой мощности двигателя и измененном передаточном отношении коробки передач позволяют улучшить динамические характеристики мотороллера. Увеличение вылета и угла наклона вилки в сочетании с более высокой расположением центра тяжести позволило увеличить устойчивость машины. Водитель может сидеть на Т-250 в любом положении. Это заметно уменьшает, так как сиденье помещен теперь в кожух руля.

Мотороллер Т-250 имеет большой колесный. Разборные диски дают возможность легко и быстро сделать ремонт, имея в запасе запасные части отечественного производства. Приборная панель имеет пассажирским сиденьем расположен вместительный багажник. В капоте переднего двигателя находится место для инструмента и запасных частей.

Емкость бензобаза рассчитана примерно на 300 км пути без заправки. Тановы оснащены дополнительными осветительными приборами. Возможно, в него будут внесены некоторые изменения. Ведь машина только родилась. Впереди еще долгий путь испытаний и доводов. Сейчас в экспериментальном цехе заканчивается сборка первого.

Многих владельцев мотороллеров волнует вопрос о запасных частях. Можно сообщить, что завод уже получил разрешение. В этом году выпуск запасных частей к мотороллерам значительно увеличится.

# На саратовских

# ПРОСЕККАХ

## ОБ ОДНОМ МЕСТНОМ СОРЕВНОВАНИИ СПАРТАКИАДЫ

### ПЕРЕД СТАРТОМ

**В** одно из воскресений обычно пустынный холм на северной окраине Саратова преобразился. Полощутся по ветру стиги, возле спортсменов толпятся празднично одетые люди и всюду, куда ни взглянешь, — мотоциклы.

На гул моторов с раннего утра потянулись к вершине холма любители спорта. Отсюда должны начать свой путь участники первой в Саратове мотоциклетной однодневки, которая откроет городскую спартакиаду по техническим видам спорта.

Немало сил было положено, чтобы вывести на старт команды от всех районов и крупных предприятий города. Председатель городского комитета ДОСААФ (он же главный судья соревнований) А. Киселев, оба тренера автомотоклуба — В. Медведев и П. Аристов в последние дни не доспавали, сами вычертили 70 маршрутных карт, работали за машинисток, готовя документацию. И, кажется, потрудились не зря.

Пятьдесят мотоциклистов стоят готовые к бою. Среди них и бывалые спортсмены, и совсем еще новички, недавно надевшие мотошлемы. Кое-кто стартует на личных машинах.

Над холмом кружит самолет Саратовского аэроплуба. В этом клубе впервые сел за штурвал пионер космоса Юрий Гагарин. Молодые пилоты приветствуют участников соревнований.

Да, именно такой многолюдной, праздничной и представлялась нам городская спартакиада.

Но поспешим к нулевому КВ, чтобы не пропустить начало стартов.

### КОГДА НЕ ЗНАЮТ АЗОВ

Время приближается к девяти. Люди, столпившиеся у старта, ждут первого гощика. И вдруг в наступившей тишине где-то сзади раздается дробный рокот мотора. Спортсмен В. Токарев, номер которого выкрикнул судья при заступании, вместо того чтобы подвести машину к стартовой линии, мигнув КВ, устремляется вниз. По существу, он уже выбыл из соревнований, однако никто не останавливает его.

Стартующий за ним первозрядник Сморгин, нарушая правила, запускает двигатель с ходу. Совершает ошибку и третий участник. С минутным интервалом спускается с холма мотоциклисты, и криком нарушенный ползет вверх.

Вслед за первой группой спортсменов выезжаем на трассу. Промытый во многих местах весенними водами грейдер

сменяется бульжином, затем короткий отрезок накатанной грунтовой дороги, а дальше — проселок с рывтинами, ухабами, колдобинами. Дорога особенно тяжелая на участке Аткарск — Петровск. Чтобы уложиться в график, нужно идти на максимальной скорости.

По тому, как настойчиво продвигаются участники от одного пункта КВ к другому, чувствуется, что энтузиазма и спортивного задора у них хоть отбавляй. Вот на высокой скорости идет председатель первичной организации ДОСААФ одного из предприятий Б. Гитлин. Он сменил проколотую камеру и пытается наvertать упущенное время. Не оставя трассы, трижды ремонтирует в пути свою машину студент техникума Е. Тверсков. Можно восхититься настойчивостью и волей этих ребят. И тем обиднее видеть, как незнание правил соревнований сводит на нет их усилия. Несколько спортсменов заблудилось, так как ни разу не взглянули в маршрутную карту. Нередко гощики нарушали правила движения, проезжая под закрытым шлагбаум, преждевременно подъезжали к пункту КВ и совершали другие ошибки. Дело доходило до печальных курьезов. Четверо участников, прекративших соревнования, вернулись не к месту старта, а домой. Судьи же сблизил с ног, разсыпав их в районе 250-километровой трассы.

Во всех этих прогрешениях нельзя винить только спортсменов. По-видимому, при подготовке соревнований они не могли получить квалифицированный



Ненормативные участники однодневки подъезжали к месту старта с заведенными двигателями, не зная, что это запрещено правилами.

совет и деловые указания работников автомотоклуба, тренеров, судей. Позже мы убедились, что это действительно так.

### ГДЕ СТОЯТЬ ФЛАГАМ

Участникам многоднейков известны флаги, которые предвещают о приближении пунктов контроля времени. В основных условиях и в Правилах соревнований по этому поводу сказано: «За 200 м до КВ устанавливается белый флаг, а за 20 м — желтый».

На трассе саратовской однодневки все это выглядело по-иному. На одном из пунктов КВ желтый флаг (кстати, вместо него использовался красный) находился за судейским столом, на другом — у стола, а на третьем его заменял маленький флажок, едва различимый с мотоцикла. Легко себе представить, какую неразбериху внесло такое «оборудование» КВ, как оно пугало спортсменов, впервые стартовавших в соревнованиях на регулярность движения.

Гощики, принявшие старт первыми, не обнаружили в поселке Октябрьском пункта контроля времени. Не было его ни на въезде, ни на главной улице, ни на въезде из поселка. Такое могло озадачить не только неопытных спортсменов. К счастью, им все-таки удалось найти судью. Из-за отсутствия службы связи и службы дистанции его не предупредили о том, что соревнования начались на час раньше, чем предполагалось.

Казалось, не только участники, но и непосредственные организаторы соревнований — работники АМК — имеют весьма смутное представление об однодневке.

Несомненно, каждого обрадовало появление на трассе новичков, да еще на собственных мотоциклах. И нужно было позаботиться, чтобы первый старт не оказался для них последним. Для этого не следовало ставить «дебютантов» на одну доску с первозрядниками. Даже трасса средней трудности была им не по плечу. И некоторым новичкам соревнование принесло не удовлетворение, а чувство досады — не могли же они тягаться с обладателями спортивных машин. Здравый смысл требовал, чтобы безразрядникам, выступавшим на дорожных мотоциклах, хотя бы в заключительной гонке дали фору (гандикап), но этого сделано не было.

Большинство просветов возникло не от недостатков, а от отсутствия опыта. Организаторы позаботились о встрече участников в населенных пунктах. Юные регулирова-



щники в пионерских галстуках стояли на всем пути следования гошников по Аткарову, Татищеву, Петровску. А вот разметить трассу указательными знаками организаторы не догадались, и буквально с первых же минут для спортсменов начались загадки.

Промашки в проведении саратовской одноклассники заставляют о многом задуматься, и прежде всего о подготовке кадров спортивных работников для автотомоцикла.

Тренер Саратовского АМК В. Д. Морозов, сам в прошлом мотоспортемен, с горечью говорит:

— Отстал. Дни уходят на составление бумажек. На больших соревнованиях почти не бываем. Варимся в собственном соку.

Наверное, с ним согласятся сотни тренеров из других городов. Мотоспорт непрерывно развивается. Возникают новые виды соревнований, изменяются старые. Где увидеть, где узнать обо всем новом? Помочь могут курсы по повышению тренерской квалификации, специальная литература. Но таких курсов нигде нет, как нет на местах нуж-

рядник В. Буров помогал завести мотоцикл с ходу. Однако этого было достаточно, чтобы вынести суровый приговор и снять Грабовского за «постороннюю помощь». Но судья В. Сергеев, присутствовавший при этом, остался безучастным — он не знал, что такие действия запрещены правилами. На старте судьи также не зарегистрировали ни одного нарушения. Даже гошник Токарев, минувший выходной КВ, оказался в числе закончивших соревнования «на нуле».

Чаще всего судьи допускали ошибки по незнанию, но случалось, и по недобросовестности. Об этом стоит сказать особо. Честность, беспристрастность и объективность должны отличать арбитров. В Саратове же мы видели судей, которые делают то, что судье делать строго противопоказано. Из многих примеров приведем лишь один. На пятом пункте КВ судьи Б. Сергеев и Ф. Латышев поставили отметку гошнику Пономареву о своевременном прибытии, хотя он имел значительное опоздание.

Недостатки в судействе одноклассники свидетельствуют о том, что на местах не налажена подготовка судей. Организаторам буквально до самого начала соревнований пришлось подкидывать главного секретаря, начальника дистанции, судей на КВ. Поиски не увенчались успехом, и главному судье (в городе коллегий судей нет) пришлось назначать судьями инструкторов автодела, инструкторов райкома ДОСААФ — людей не знакомых с мотоспортом. Стоит ли после этого удивляться ошибкам в их работе?

Проблема подготовки на местах судейских кадров злободневна. Не только в Саратове — во всем Поволжье главным из явных квалификационных недостатков арбитров, которые поделились бы опытом, организовали семинары, провели показательное судейство.

В городе не помнят случая, когда бы саратовского судью пригласили для участия в судействе больших соревнований. Такая командировка не потребует больших затрат, а пользу принесет большую. Много еще можно сделать. Мы имеем в виду сборы судей, творческие дискуссии, разбор соревнований. Без всего этого немислимо воспитание судейских кадров, а следовательно, и настоящее развитие мотоспорта.

#### КОМУ ПО ШТАТУ ПОЛОЖЕНО

Серьезные недостатки в организации, судействе и подготовке соревнований были допущены еще и потому, что соревнования готовил узкий круг людей — штатные работники клуба и райкома ДОСААФ. Они пытались сделать сами все, начиная от мелкой технической работы и кончая судейством. И, конечно, многое упустили.

Видимо, до тех пор, пока в организации соревнований будет участвовать только те, кому это по штату положено, накладок и неудач неизбежны. Между тем в Саратове огромное количество энтузиастов мотоспорта. Не десятки — сотни общественных судей, организаторов, инструкторов можно найти в городе. Демобилизованные офицеры Советской армии — энтузиасты и автомобильисты, преподаватели вузов и техникумов, студенты — вот тот источник, откуда можно черпать кадры обществен-



На старте заключительной скоростной гонки в классе 175 см<sup>3</sup>.

ников. Но эти возможности слабо используются.

Актив созрел для того, чтобы ему доверили такие дела, как организация городских соревнований. Спортивная жизнь Саратова дает тому немало примеров. Смог, скажем, техник Б. Гиндин создать на заводе отличную команду, которая, кстати, стала победительницей в однокласснике. Смог кандидат философских наук Ю. Фатуев воспитать переразрядников и мастера спорта в секции Саратовского университета. И, конечно, смогли бы они, как и десятки других товарищей, хорошо и правильно провести одноклассные соревнования.

В Саратове сейчас возможности для развития мотоспорта стали куда шире, чем раньше. Руководители областного комитета ДОСААФ — его председатель Г. Калинин и заместитель В. Олесквич — проявляют большую заботу о мотоспорте. Мотосекции предприятий и учебных заведений получили новую спортивную технику, в городе все чаще проходят мотоциклетные соревнования. И успех дела — рост мастерства и мастерства, повышение культуры соревнований — будет в конечном счете зависеть от того, насколько умело и полно будет использована инициатива и самостоятельность местных любителей мотоспорта.

И последние. Итоги одноклассники в Саратове со всей очевидностью говорят о том, что мотоциклетный комитет ФАМС должен обратить внимание на развитие местных соревнований и оказать помощь организациям ДОСААФ городов и областей РСФСР, где нет ни республиканского клуба, ни Федерации автотомоцикла.

М. ТИЛЕВИЧ,  
наш спец. корр.

Саратов.



У спортсменом Ленинского района А. Константинова (слева) и В. Пилина хорошее настроение: их команда заняла первое место.

Фото А. ДЕМДИОВА

ных книг и брошюр по мотоспорту. И этим во многом объясняется низкая культура организации и проведения соревнований.

#### АРБИТРЫ НЕ ЗАМЕЧАЮТ...

Итоговый протокол одноклассники — это документ, рассказывающий о множестве судейских ошибок, искажающих результаты соревнования. Трудно поверить глазам, читая, скажем, о том, что 25 спортсменов из Звездостаршии в классе 350 см<sup>3</sup> не имеют штрафных очков. Среди них, между прочим, значится и Ю. Грабовский, которому первоуз-



# СЕГОДНЯ И ЗАВТРА ПРОКАТА АВТОМОБИЛЕЙ

## По материалам городской конференции абонентов

**В**ряд ли нужно доказывать, что автомобильный прокат оправдал себя. Отсутствие забот о гараже, запасных частях, техническом обслуживании — вот главные причины быстрого развития системы проката, которые привлекают автолюбителей. Именно поэтому система проката, основанная на социалистическом способе использования легковых автомобилей, уже завоевала тысячи приверженцев, хотя далеко еще не раскрыла всех своих возможностей.

По данным Управления таксомоторного транспорта Москвы, в 1960 году абоненты пользовались прокатными автомобилями 21 574 раза; это в три раза больше, чем в 1959 году.

Рост большой. Но, конечно, было бы ошибкой обобщать цифры.

Путь развития проката не усыпан одними розами. Тернии, которые, фигурально выражаясь, еще нередко прокалывают покрышки прокатных автомобилей, тревожат и автолюбителей, и руководителей Управления таксомоторного транспорта столицы. Обсуждению вопросов проката была посвящена первая московская городская конференция абонентов проката. Думается, что те трудности, с которыми сталкиваются как клиенты московских прокатных баз, так и руководители управления, в значительной мере присущи и родственным организациям других городов. Поэтому и тот открытый разговор, который состоялся на этой конференции, стоит продолжить на страницах журнала.

### КОСТОМ НЕ ПО ВОЗРАСТУ

Один из абонентов, выступавших на конференции, на наш взгляд, точно и образно охарактеризовал современное состояние столичного проката. «Наш прокат, — сказал он, — растет так же быстро, как трех-четырёхлетний ребенок: не успеешьшить для него костюм, как он уже ему тесен».

С некоторыми «болезнями» роста мы уже знакомы читателей в минувшем году. (См. статью «Проблемы проката» в № 9, стр. 17—19). Материалы конференции позволяют составить более полное представление о трудностях развития этого вида обслуживания населения.

Вот какие цифры приводились в ходе прений. В 1960 году Управление таксомоторного транспорта столицы получило для использования в прокате четыреста новых автомобилей. Таким образом, их количество достигло 978. Число абонентов к этому времени возросло до 25 с лишним тысяч. Несложный подсчет показывает, что одной автомашиной должны были бы пользоваться 25 человек. Разумеется, автомобиль не хватало, особенно в летнее время. И перед воротами автобаз нередко возникли длинные очереди.

Поэтому почти все выступавшие с трибуны конференции высказались в поддержку предложения председателя городского совета абонентов проката Б. Волгина о том, что в самое ближайшее время необходимо резко увеличить количество автомобилей, обслуживающих жителей столицы на условиях проката.

Но дело не только в нехватке машин.

— Одна из основных причин неудовлетворенности абонентов, — заявил тот же Б. Волгин, — заключается в техническом состоянии автомобилей. Начальник Управления таксомоторного транспорта Т. Старшинов приводил здесь пример с «Москвичом», который без шин простоял на 12-й автостоянке более трех месяцев, и винил в этом абонента, испортившего эти шины. А на наш взгляд, этот пример говорит о другом — о том, что сами работники базы мало заинтересованы в том, чтобы выпустить еще один автомобиль на линию.

Культура работ на прокатных пунктах низка, их производственные площади и оборудование не позволяют быстро и хорошо привести в порядок автомобиль. Нередко, к тому же, машины хранятся на улице под снегом и дождем.

### КОЛИЧЕСТВО И КАЧЕСТВО

Вот почему заслуживают самого внимательного изучения высказанные на конференции предложения о необходимости в ближайшее время коренным образом улучшить положение с гаражами и ремонтными мастерскими.

Правильна и мысль о целесообразности создания комбината проката — единого ремонтного центра с мощными мастерскими и пунктами диагностики. Централизация ремонтных работ здесь позволит перевести большинство процессов на поток, ускорит их, повысит качество ремонта и обслуживания.

Председатель совета абонентов 6-й автобазы Н. Терещенко горячо говорил на конференции, обращаясь к работникам управления:

— Вы числите за прокатом около тысячи транспортных единиц. А все ли они имеют право называться автомобилями?

Далеко не все. Это признали в своих выступлениях и руководители управления. Прежде всего имеются в виду «Победы». Многие из них «набегали» уже по несколько сот тысяч километров, но раз побывали в капитальном ремонте. Эти автомобили изношены настолько, что их техническое состояние не отвечает требованиям ГАИ. Для таких «Побед» при самом бережном отношении к ним такая норма: две-три поездки — два-три месяца ремонта. Частые простои старых машин в ремонте снижают рентабельность автобаз проката.

Участники конференции приводили примеры неудовлетворительного технического состояния относительно новых «Волг» и «Москвичей».

Практика показала, что прокатные машины изнашиваются гораздо быстрее, чем, скажем, автомобили-такси. Это объясняется прежде всего недостаточной опытною большинства абонентов проката и некоторыми другими условиями эксплуатации автомобилей. Поэтому на конференции были высказаны соображения, чтобы управление пересмотрело сроки эксплуатации машин, изнаса некоторых агрегатов и покрывшее в сторону их снижения.

## АБОНЕНТ И РАБОТНИК ПРОКАТА

На конференции выяснилось, что работники проката весьма недружественно относятся к абонентам, а те «отвечают им взаимностью». Какие же противоречия привели к такому антагонизму?

...В фойе зала, в котором проходила конференция, были вывешены плакаты, рассказывавшие о работе пунктов проката столицы. Часть из них говорила о росте автопроката и числа абонентов, о том, сколько километров наездили на прокатных машинах любители, сколько раз использовался каждый автомобиль. Но главное место в этой композиции занимали плакаты, посвященные нарушениям, которые в прошлом году совершили абоненты московских автобаз. Здесь упоминалось все: и количество аварий (внушительная цифра — около трех тысяч), и число абонентов, задержанных в нетрезвом виде (77 человек) и использовавших автомо-

Наладчик автоматов Виталий Немов успешно закончил автошколу ДОСААФ. В течение полутора лет он пользуется автомобильной базой проката № 12. На с ним и с е. В. Немов (справа) принимает автомобиль у шофера базы А. Шкуркина.

Фото А. ЗОЛТАРЕВА



били в корыстных целях (54 человека), и сумма невозмещенных убытков. Только доброго слова об автолюбителях не было. И это не могло не насторожить.

Первоначальный робкий вывод — не все ладно в отношениях работников проката и их клиентов — подтвердился в ходе прений.

Взаимным упрекам было уделено немало места и в выступлении начальника Управления таксомоторного транспорта т. Старшинова, и в короткой речи директора 12-й автобазы т. Бондарева, и в многочисленных репликах абонентов. И все признавали, что между обслуживающим персоналом баз и их клиентами сложились ненормальные отношения. Были ли основания для таких отношений? Увы, да.

На базах проката весьма аварийность. Виновниками происшествий, как ни странно, чаще всего являются шоферы-профессионалы. На их долю приходится наибольшее количество аварий и других нарушений в использовании автомобилей. В свою очередь и работники автобаз часто бивают грубы с клиентами, нерадиво относятся к делу, стремятся во всем винить абонента.

Этим настроениям на конференции был дан дружный отпор. Был найден и выход из создавшегося положения: создать конфликтную комиссию при каждой базе, куда входили бы как представители администрации, так и активисты-общественники.

Участники конференции признали необходимым, чтобы общественность взяла в свои руки контроль за составом абонентов с тем, чтобы к рулю не подпускались тунеядцы, пьяницы и рави. Общественность должна помочь руководителям баз.

### А ЧТО БУДЕТ ЗАВТРА!

Не без чувства удовлетворения, признавая, выслушали мы выступление заместителя начальника управления Н. Я. Дубаха. В его речи был, наконец, дан ответ на вопрос, который редакция задавала еще в прошлом году: каковы же планы развития столичного автомобильного проката?

Товарищ Дубах сообщил участникам конференции, что управление совместно с Научно-исследовательским институтом генплана г. Москвы разработало схему развития проката столицы. В текущем семилетии намечено открыть около 40 пунктов по обслуживанию населения автомобилями без водителей. Эти пункты будут открыты в самых различных районах города с тем, чтобы обеспечить быстрый подход (именно подход, а не подъезд) к каждому из них для абонентов.

Уже в ближайшие годы должно быть открыто семнадцать баз проката — по числу районов Москвы. Количество автомобилей в 1965 году должно достичь 14 тысяч единиц при условии соответствующего строительства гаражей. Создан проект размещения и строительства двух комбинатов автопроката.

Сейчас разрабатываются нормы эксплуатации прокатных автомобилей. Исходя из того, что каждый такой автомобиль окупает себя примерно через 100—120 тысяч км пробега, а после этого пробега уже становится мало рентабельным, предполагается к этому сроку заменить его новым.

Поставлен вопрос о страховании.

Все эти предложения и планы сейчас находятся в стадии утверждения.

\*  
\*

Говоря о перспективах развития легкового автомобильного транспорта в Советском Союзе, Никита Сергеевич Хрущев подчеркнул, что прокат дает огромные выгоды по сравнению с индивидуальным использованием машинами. Справедливость этих слов убедительно доказана практикой работы прокатных баз Москвы. Однако развитие новых форм обслуживания населения сдерживается ввиду того, что пока не решен ряд проблем. В чьей подчинении должны находиться автобазы, каковы оптимальные нормы использования автомобилей и агрегатов в прокате? Целесообразна ли организация всеобщей системы автопроката, как ликвидировать сезонность в использовании машин? Как снизить аварийность на прокатных станциях?

Редакция считает целесообразным провести на страницах журнала обсуждение этих и других наиболее существенных вопросов проката и приглашает читателей принять в этом обсуждении активное участие.

# «Можно ли «Обучить» «Обучники»»

По утрам на просторной автостраде Москва — Минск движение кажется спокойным и неторопливым. Но стоит только свернуть влево у указателя «Смоленск» — 7 км, как попадаешь в плотный поток автомобилей. Плавно и тяжело идут МАЗы с железобетонными панелями для новостроек города, спешат ЗИЛы и Газики с контейнерами для льнокомбината и оборудованием нового завода автомашин. Автобусы везут рабочую смену на предприятия. У обычных автокранов опускают в землю молодые деревья. Автомобили, автомобили, автомобили... Сколько надо умелых шоферских рук, чтобы управлять этой сложной техникой!

За мостом, ближе к центру города, медленно, хотя и «налегке», движутся грузовики с предупредительной надписью на кабине — «Учебный». За стеклами внимательные сосредоточенные лица. Это те, кто, может быть, завтра поведут машины в самостоятельные рейсы. Как готовы они к этому? Все ли усвоили, всему ли научились?

Маршруты «учебных» приводит к двухэтажному зданию на 1-й Красинской улице — Смоленскому автомобильному клубу ДОСААФ. Здесь, очевидно, можно найти ответы на наши вопросы.

У Смоленского автомотоклуба своего хозяйства: гараж с двадцатидвю автомобилями, восемь классных измат, много оборудования, которое непрерывно пополняется. Обучают будущих шоферов педагоги с многолетним производственным и преподавательским стажем. В таких условиях можно готовить хороших специалистов. Но не будем торпиться с выводами.

...Идет выпускная экзамен. Учебный класс выглядит сегодня необычно. Стол под красным сукном, белые прямоугольные билеты, серьезные лица экзаменаторов. Необычно, но в общем все, как и должно быть на экзаменах. Последнюю проверку проводит группа № 6.

Отвечают по-разному. Уверенно и спокойно, пугано и сбивчиво. Одно нестораживает: впо книжке курсанты излагают материал довольно бойко, но как только встречаются практические вопросы — по техническому обслуживанию, ремонту или регулировке агрегатов, «разводке» транспорта, сразу чувствуется некоторая неуверенность.

Хорошо отвечающий на теоретические вопросы курсант Моисев не может рас-

сказать, как отрегулировать зацепление в червячной паре рулевого механизма. Только «тройкой» комиссия оценивает подготовку Тимофеева, который не сумел отрегулировать свет в фарах. Еле-еле справляется Солодов с проверкой действия ручного тормоза. И вот грянул гром. Курсант Манько не знает, как обнаружить утечку жидкости в гидравлическом приводе тормозов. Двойка!

Дальше — больше. Неразрешимыми оказываются для Добрышина, Зева, Николаева, Лавкина и Голубева вопросы: как снять генератор, как проверить работу сцепления, как отрегулировать свободный ход педали тормозов? Двойка! Двойка! Два из тридцати одного сдававшего экзамен восемь получили неудовлетворительные отметки.

## КАК ЖЕ ЭТО МОГЛО ПРОИЗОЙТИ!

Курсанта Бородавкина поставил в тулпик несложный вопрос о регулировке карбюратора на малые обороты холостого хода. Интересно, а как он отвечал по этому материалу на вопросы учебки? Журнал учета занятий ответа на это не дал. За все восемнадцать уроков, отведенных программой на изучение системы питания двигателя, Бородавкин ни разу не был спрошен! И он не исключение. Журнальные графы пустовали против фамилий еще тридцати человек.

Может быть, знания курсанта превратились во время практических работ? Точке нет. 28 декабря (когда объяснили регулировку карбюратора) Бородавкина на занятиях не было.

Сколько же можно спросить курсантов в течение 2-часового занятия?

Опыт лучших преподавателей говорит — 6—8 человек. Опрос ведется в течение всего урока: в начале — для повторения, а затем и для закрепления нового материала. Отметим ставятся и за добавление с места, так как для того, чтобы дополнить рассказ товарища, надо хорошо знать тему, следить за ответом и уметь его проанализировать.

Конечно, отметка — не самоцель. Но она, безусловно, заставляет учащихся лучше готовиться к уроку (к каждому!), охотнее относиться к учебе, иными словами, обеспечивать прочные и хорошие знания, на достижение которых и направлен весь труд преподавателя.

Признаться, трудно объяснить, как

мог преподаватель экзаменуемой группы Кубышев судить о готовности своих питомцев, если каждый из них за весь курс обучения имел 2—3 отметки!

Бесспорно, вести «плотный» курс и учить знаний нелегко. Это требует тщательной подготовки самого преподавателя. Надо заранее продумать все части урока, наметить вопросы и тех, кого нужно вызвать, предусмотреть возможные ошибки в ответах. Все это вместе с кратким конспектом и составит план занятия. Истины о плане.

«Составление плана, продумывание всех деталей работы гарантирует точность ведения занятий и успешное достижение основной цели и всех задач урока. Вместе с тем это способствует совершенствованию педагогического опыта» — так говорит учебник педагогике.

А как поживает это в Смоленском АМК? Часть преподавателей ведет занятия вообще без поурочных планов. У других он есть, но содержит лишь разбивку урока по времени: на повторение — столько-то минут, на объяснение нового материала — столько-то и т. д. Да и это сделано зачастую произвольно. Скажем, на повторение в нем отведено 15 минут. А почему не 20 или 10? В плане никаких указаний или рекомендательных записей нет, и, следовательно, объяснить установленное время нечем. Другой пример. Техник Шайлов, составив план практического занятия, перерисовал в тетрадь... технологическую карту.

Нетрудно увидеть, что план превратился в пустую формальность. Во время одного из занятий у преподавателя Макухина на столе лежал прошлогодний план занятия на ту же тему. Конечно, когда он перестал быть руководством, можно положить на стол и документ десятилетней давности. А как быть с подготовкой курсантов? Она-то должна отвечать требованиям сегодняшнего дня!

## ПРОГРАММА И ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ

В программе подготовки шофера 3-го класса конкретно и вполне определено — указано на необходимость «предоставить каждому обучаемому самостоятельную работу с объемом работ». Однако на экзаменах нередко можно было услышать такой диалог:

— Вы сами выполняли эту работу?  
— Нет, но я видел, как делали...  
— ???

Не секрет, что четко организовать и хорошо провести занятие по сборочно-разборочным, слесарным работам или по техническому обслуживанию автомобиля несравненно труднее, чем теоретический урок. Многие здесь зависят от наличия достаточного количества необходимых узлов и агрегатов, от правильного их использования.

В Смоленском автомотоклубе классы для практических работ, надо сказать, оборудованы далеко не лучшим образом. Начнем с того, что они отличаются от теоретических разве только тем, что первые размещены в подвальных помещениях, а вторые — этажом выше. В остальном и в тех, и в других вы увидите одно и то же: превращенные макеты автомобилей, плакаты, обычные учебные столы, наборы инструментов, классы для практических работ — это рабочие верстаки с тисками и выклад-

кой необходимого инструмента (причем в количестве, достаточном, чтобы проводить занятия в одной группе!), технологические карты, четкий график выполнения заданий. Этого, к сожалению, в классах Смоленского АМК нет.

На занятии по теме «Карбюратор К-22Г» в группу в 30 человек было только три карбюратора. Один курсант разбирал, двое-трое, что сидели поближе, смотрели, а остальным вообще ничего было делать. Каким же путем практические навыки и умения можно приобрести! Показательно, что и посещение этих уроков очень низкая. Может быть, поэтому пропущил их в свое время и Бородинкин?

Учебные практические работы — это то, что теория ведет от теории к производственному труду. В учебном процессе Смоленского автомотокулуба этот момент (если применить такое сравнение) довольно шаткий и слабый, и переправиться по нему сможет не всякий. Что и показали выпускные экзамены.

В начале статьи мы говорили о том, что автомотокулуб обладает хорошей материально-технической базой. Почему же учебное оборудование не используется полностью? Объясняется это прежде всего установившимся в Смоленском АМК странной практикой, смысл которой можно передать словами «мой класс — моя вичина». Каждый преподаватель имеет «свой» класс и оборуодует его «для себя». Естественно, что рассредоточенные по разным классам учебные пособия трудно учесть и рационально использовать.

Всегда хочется вернуться к экзамену. Когда при ответе одного из курсантов не оказалось карбюратора К-22Г, преподаватель без тени смущения произнес: «У меня его нет!» Подчеркиваем, не «у нас», а «у меня». И это в то время, когда у других преподавателей было двенадцать таких карбюраторов.

В лучших автомотокулубах страны эту проблему решили иначе. Классические положения превращены в специальные оборудованные кабинеты по отдельным темам учебного курса — «Двигатель», «Силовая передача», «Правила движения транспорта» и т. д. Такая же система принята и для учебно-производственных помещений — «Слесарная мастерская», «Регулировка двигателя и приборов его систем», «Класс практических работ по механизму силовой передачи и ходовой части» и др. Конечно, давно пора осуществить специализацию классов и в Смоленском АМК.

Другая возможность. В городе имеется несколько крупных автохозяйств, в которые можно было с успехом перенести часть практических работ — таких, как техническое обслуживание и уход за автомобилем, ремонтные и слесарные операции и др. Этого требует программа. Так поступают в автошколе Смоленского автотреста, где существует твердое расписание производственной практики учащихся в АМК-86. Почему это не вошло в жизнь автомотокулуба — непонятно. В результате курсанты совершенно не знают производства, даже не умеют заполнить путевой лист.

#### НЕ ЖДАТЬ ГОТОВЫХ РЕЦЕПТОВ

Мы далеки от мысли утверждать: «Сделайте вот так — и все будет хорошо». Подумайте, проверьте, поспорьте! Педагогическая работа, как и всякое творчество, не терпит шаблона. То,

что вчера было хорошо, сегодня может оказаться недостаточным. Новые задачи требуют постоянного совершенствования форм работ, поисков новых методических приемов.

К сожалению, методическая работа в Смоленском автомотокулубе ведется слабо. И в этом, на наш взгляд, кроется причина многих неудач. Семинары и обсуждения уроков, которые время от времени проводятся в автомотокулубе, протекают, видимо, без учета конкретных задач и обстановки. Иначе, чем можно объяснить обилие ошибок в работе преподавателей? Чем объяснить, что продолжительность одного и того же упражнения по вождению автомобиля одним инструктором установлена в один час, другим — в два, третьим — в три?

Рекомендации методических совещаний касаются, в основном, одной части урока — объяснения нового материала. А почему бы не выбрать для них такие темы: «Как рациональнее использовать учебное оборудование клуба при изучении такой-то темы», «Как составить план урока» и «Как улучшить учет знаний курсантов» и др. Они предпретвратили бы многие ошибки.

Представляется желательным организовать в автомотокулубе постоянно действующего методического семинара, в работе которого принимали бы участие и преподаватели других учебных заведений города, занятых подготовкой шoferских кадров, работники ГАИ и автотранспортных предприятий. Наконец, большую помощь в этом может оказать и актив автомотокулуба, который существует пока лишь на бумаге.

Велика в учебном процессе роль заведующей учебной частью. Это человек, который должен не только знать в совершенстве программный материал и уметь составить расписание, но и указать преподавателю его ошибки, показать, как следует провести урок по данной теме. К сожалению, существующим положением заведующей учебной частью автомотокулуба превращен почти в канцелярскую должность. Преподавать ему разрешено только по окончании его основного рабочего времени. Но ведь и учебный день в клубе к этому сроку уже заканчивается. Фактически от учебного процесса он оторван. А не зная, чем живут и дышат преподаватели, он не может практически помочь им, перестает быть их наставником.

Следует сказать, что за последние три года Смоленский АМК не получал никаких методических разработок и рекомендаций, никаких материалов в помощь преподавателю и из Управления технической подготовки ЦК ДОСААФ СССР. После того, как перестали работать курсы повышения квалификации при ЦАМК, районные и областные автомотокулубы предоставлены самим себе.

На наш взгляд, стоит подумать об организации курсовых методических семинаров преподавателей на базе лучших автомотокулубов страны. Было бы весьма желательным и издание специальных брошюр, обобщающих передовой преподавательский опыт.

#### ОБРАЗОВАНИЕ БЕЗ ВОСПИТАНИЯ

Будущий специалист, молодой водитель должен не только обладать достаточной суммой знаний и навыков по

устройству и эксплуатации вверенной ему техники, но и добросовестно, по-человечески относиться к своим обязанностям, быть упорным в труде, принципиальным и честным. В конечном счете эти качества сыграют в его производственных успехах и жизни не меньшую роль, чем хорошая профессиональная подготовка.

Курсант автомотокулуба, в основном, человек с 7—8-летним школьным образованием, для которого процесс воспитания этих качеств еще далеко не окончен. Однако в Смоленском АМК часто употребляла такие понятия, как «урки», «учебные занятия», «учебный материал», о воспитательной стороне дела забываю.

Воспитание курсанта начинается с того момента, когда он впервые переступает порог автомотокулуба. Все окружающее должно говорить ему об установившихся в учебном заведении порядках, дисциплине, традициях. У Смоленского АМК нет даже вывески, да и войдя внутрь, вы не сразу поймете, куда попали. Нет даже привычного глазу расписания занятий. А за примером ходить далеко не надо. Всего в трехэтажных метрах находится автошкола городского автотреста, где в вестибюле можно увидеть стенгазету сатирическим содержанием, фотомонитор «Учебный день в Смоленской автошколе», стенд «Лучшие учащиеся школы», уголок «Новости автомобильной техники».

В небольшом кабинете начальника автомотокулуба висят грамоты, полученные спортсменами-досафовцами Смоленска в различного рода соревнованиях. Но их почти никто не видит. А почему бы не повесить их в коридоре? Пусть смотрит каждый, кто приходит сюда. Пусть проникается уважением к традициям и успехам клуба!

Многие факторы играют в процессе воспитания важную роль. Моральный облик самого преподавателя, образцовый порядок в классе, организация специальных лекций и бесед, выпуск стенгазет и различных стендов, спортивная работа, работа в народных дружинах и многое другое. Ясно, что всю эту работу нельзя проводить стихийно, от случая к случаю. Она должна заранее планироваться. И, очевидно, пора автомотокулубам ДОСААФ наряду с учебным планом иметь разработанный и утвержденный план воспитательной работы.

Было бы полезным, кроме обязательных политзанятий, предусмотреть программу обучения, чаще устраивать встречи курсантов с шефами — передовиками производства, участниками бригад коммунистического труда. А может быть, и сама программа политзанятий требует дополнений.

\* \* \*

Снова под колесами убегающего по лоту автострады. Навстречу — новенький, только что с конвейера грузиков с надписью «Перегон». Куда он держит путь? В Смоленск? Возможно. Возможно также, что попадет он в руки выпускника автомотокулуба. И хочется верить, что это будут руки хорошего специалиста, человека, владеющего техникой, научившегося грамотно ее эксплуатировать.

Г. ЗИНГЕР,  
спец. корресп.

Смоленск.

# МОТОЦИКЛИСТ

**В** начале нас было трое. Мы купили старый К-125 и по очереди ездили на нем. Со временем каждый из нас приобрел собственный мотоцикл, и мы начали путешествовать. Сперва по пригородам Москвы, а потом все дальше и дальше — на юг, на запад, на восток.

Вскоре мы позанимались с энтузиастами мототуризма из других городов: организовался как бы самодельный мототуристский клуб. И вот уже в течение нескольких лет мы вместе проводим отпуск в путешествиях по родной стране. Наши машины «отлазили» километры на магистрали Москва — Брест, преодолели перевалы Карпат, мокли под дождем Прибалтики, карабкались на склоны Крымских и Кавказских гор. Общая протяженность наших маршрутов превысила 80 тыс. километров.

Теперь у нас накопился солидный опыт подготовки мотоцикла к дальним поездкам. Нам кажется, что он сможет представить интерес не только для туристов, но и для всех тех, кто пользуется мотоциклом для поездок на дальние расстояния: будь то бригадир целинного совхоза, механик РТС или досоафовец — участник мотоциклетного агитпоезда.

## отправляется

### КРАТКО О ПОДГОТОВКЕ МОТОЦИКЛА

Если в дороге придется заниматься ремонтом — путешествие доставит только огорчение. Поэтому заранее необходимо провести профилактический осмотр, чистку, смазку и регулировку мотоцикла даже в том случае, если он совершенно исправен.

В первую очередь следует удалить нагар на поршне и головке цилиндра, прочистить выхлопные трубы. Глушитель необходимо разобрать, внутренние детали прочистить и вычистить металлической щеткой, иначе выхлопная система ухудшит продувку цилиндра и вызовет перегрев двигателя.

Очень важно правильно установить опережение зажигания, предварительно проверив зазор между контактами прерывателя (он должен быть 0,35—0,4 мм). Последние зачищаются наждачной бумагой, чтобы они могли соприкасаться друг с другом всей поверхностью.

Смолоточка прерывателя и ферро-утошечка подшлицы кулачка слегка смазывают маслом. Однако надо помнить, что обильная смазка может только повредить. Затем должна быть проверена вся система питания, снят и хорошо промыт бак и карбюратор. Фильтр и отстой-

ник надо очистить от грязи и устранить подтекание бензина в резьбовых соединениях. Не забудьте о смазке шарика в механизме выжима сцепления — иначе он может привариться к штоку, и механизм выйдет из строя.

Масло в двигателе, коробке перемены передач и заднем мосту (если мотоцикл с карданной передачей) следует заменить независимо от того, когда оно заливалось в последний раз. Обязательно проверьте натяжение и смазку цепи.

Тросы и вал спидометра можно смазывать, не снимая с мотоцикла. Для этого надо только отсоединить их верхнюю часть и надеть на нее отрезок резиновой или хлорвиниловой трубки, замотав щель между трубкой и оболочкой троса изоляционной лентой. В трубку трогается масло, разбавленное керосином или бензином.

Во время профилактического осмотра следует смазать все точки ходовой части, согласно инструкции по обслуживанию мотоцикла, снять колеса и проверить состояние подшипников ступиц, промыть и набить их тугоплавкой смазкой «1-13». Загрязненные тормозные барабаны и тормозные накладки надо зачистить мел-

кой наждачной бумагой и хорошо промыть в ацетоне или чистом бензине, высушившие головки заклепок на накладках — углубить.

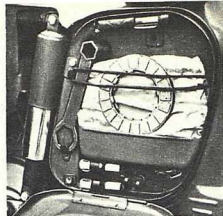
Много неприятностей доставляют шины, если они плохо подготовлены к пробегу. Желательно поставить новые камеры, особенно на переднее колесо. Заплаты должны быть вулканизированы, так как при длительных пробегах, особенно на юге, покрышки нагреваются и не вулканизированные заплаты отстают.

Чтобы в пути не повело электрооборудование, проверьте, плотно ли прилегают щетки к коллектору, надежно ли закреплены контакты. Обратите внимание на качество пайки проводов.

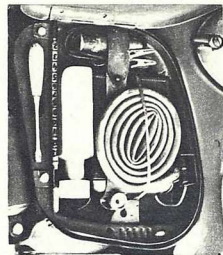
Если изолирующее покрытие провода высокого напряжения повреждено и имеет трещины, лучше его заменить или надеть сверху хлорвиниловую трубку. Иначе при влажной погоде произойдет утечка напряжения и свеча будет работать с перебоями.

Следует проверить плотность и уровень электролита в аккумуляторе, а также степень его зарядки. (Если одновременно включить дальний свет и сигнал, хорошо заряженный аккумулятор «справится» с такой нагрузкой).

Заканчивая профилактический осмотр,



Расположение свечного ключа, манометра и запасных свечей в инструментальном ящике.



Расположение баночки для масла, бензомера, отвертки, переносной лампы и бензошланга в аккумуляторном ящике.

не забудьте «пройтись» по всем болтам и гайкам — подтянуть ослабевшие и заменить с сорванной резьбой.

Готовить мотоцикл надо очень тщательно, а бык, как сказал, с любовью — только тогда он будет верным другом на протяжении всего путешествия.

### ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ И ИНСТРУМЕНТ

Если мотоцикл хорошо подготовлен к дальней дороге, то много запасных частей не потребуются. Возьмите с собой первые номера кольца, свечи, прокладки под головку цилиндра, несколько ведомых дисков сцепления, шток сцепления, прерыватель в сборе, конденсатор, индукционную катушку, щетки генератора, предохранитель, лампы освещения, комплект тросов, подшипник колеса, несколько звеньев цепи с замком, спицы, втулочную проволоку, несколько метров провода. Обязательно возьмите запасную камеру и антечку.

В пути могут понадобиться все инструменты, прилагаемые к мотоциклу и, кроме того, ножовочное полотно, маленькое зубило, легкий молоток, ножницы, плоский напильник, напильник.

### ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Эксплуатировать мотоцикл в дальних поездках гораздо легче, если сделать некоторые приспособления, позволяющие

## В дальний путь

иметь под рукой запасные части и инструмент. Чаще всего мотоциклисту нужны отвертка и ключ для свечей, поэтому целесообразно изготовить для них отдельные крошечные ящики. Такие же крошечные можно приспособить и для запасных ламп, укрепив их в фаре и заднем фонаре.

Запасные свечи удобно хранить в зажимах, расположенных рядом с ключом. Для манометра и переносной лампы неплохо сделать держатели, разместив их в свободных местах инструментального или аккумуляторного ящиков.

В пути полезно иметь протестированный бензомер. Его можно легко изготовить из збонитового стержня или другого материала, который хорошо смачивается бензином. Стержень опускают в бак, куда по одному литру наливают бензин и делают на нем соответствующие зарубки.

Для того чтобы электроток не разбрызгивался, надо завернуть аккумулятор (до клемм) в кусок тонкой резины или хлорвинила.

На случай ремонта в ночное время хорошо иметь переносную лампу. К концам ее шнура припаивают зажимы типа «крокодил». Чтобы при ремонте одна рука не была занята лампой, ее укрывают на резиновом кольце, которое надевают на голову (наподобие шатерской лампочки).

С собой необходимо иметь небольшое количество масла (400—500 г). Вачок для него делают из листового алюминия или белой жести. В качестве бензошланга удобно использовать резиновую трубку длиной 1,5—2 метра (купить ее можно в аптеке).

#### БАГАЖНИКИ И ВЕЩЕВЫЕ СУМКИ

Устойчивость мотоцикла и удобство управления им во многом зависят от расположения багажа. Особенно это заметно при резком переходе со спуска на подъем или при «перекалывании» мотоцикла с одного виража в другой на горных серпантинах. Поэтому не следует увлекаться багажниками больших размеров и чрезмерно выносить их на заднюю ось.

Удобнее всего располагать тяжелый багаж на квадратных сварных рамах, укрепленных с боков заднего колеса. Эти рамки изготавливают из уголков или трубок, а в нижней части делают откидные полочки. На таком багажнике при помощи ремней можно надежно укрепить рюкзак, сумку или небольшой чемодан. По весу и объему багаж, располагаемый с каждой стороны, должен быть одинаковым.

Небольшую часть груза (палатку или одеяло) можно поместить на выносной полке или дугах за седлом пассажира.

Общее требование для всех багажников — прочность и жесткая связь с рамой мотоцикла. Они не должны мешать пассажиру, а также работе задней подвески, сему колеса и регулировке цепи.

Последние модели машин имеют красивые обтекаемые формы, поэтому багажник должен быть гармонично «вписан» в контуры мотоцикла.

На К-175, ИЖ-56, «Явс» с обенх створчатого заднего колеса рекомендуется устанавливать брезентовые или кожаные сумки, наиболее надежным на рессоры. Можно использовать и болотные сумки (их продают в охотничьих магазинах). Они крепятся на площадках из листового стали толщиной 1,5—2 мм.



Чехол с карманами на заднее седло.



Воковые сумки.

Если нет пассажира, на заднее седло, имеющее форму подушки, можно надеть брезентовый чехол с карманами, станув его внизу ремнями. Часть груза иногда располагают в мягких ранцах, которые крепятся к бензобаку резиновыми жгутами.

Очень удобно использовать фару мотоцикла: в нее укладываются запасные тросы (свернутые кольцом по диаметру фары), фотоленка, бритвенный прибор и различные мелкие предметы (предварительно завернутые в тряпки, чтобы не вызвать замыкания электроконтактов).

Укреплять груз лучше всего ремнями или резиновыми жгутами с крючками на концах (такие жгуты продаются в спортивных магазинах).

Если вы захотите перевезти багаж в рюкзаке за плечами — после нескольких сот километров пропадет всякое желание путешествовать. На себе можно везти только фотоаппарат.

#### РАЗМЕЩЕНИЕ БАГАЖА

Все вещи следует тщательно упаковать и рационально разместить на багажниках. Инструмент и запасные части, перевозимые в сумках, чемоданах или ящиках, необходимо завернуть в тряпки и положить на дно, а одежду, фотоматериалы, фонарь — сверху. Запасная камера размещается среди одежды. Чтобы вещи не пылялись и не промокли под дождем, хорошо завернуть их в хлорвиниловые салфетки.

На наших дорогах уже довольно много автотуристских кемпингов и пансионатов. К тому же в городах есть гостиницы, турбазы, Дома колхозников. Поэтому вряд ли разумно возить с собой палатку, надувной матрац и одеяло. Невыгодно брать и каннстру с бензином — на магистральных дорогах через каждые 200—300 километров расположены колонки, где всегда можно пополнить запас горючего.

Если маршрут предусматривает длительную остановку, то часть вещей лучше послать по почте посылкой.

#### ОДЕЖДА ДЛЯ ДАЛЬНОГО ПРОБЕГА

Одежда мотоциклиста, отправляющегося в дальний прогек, должна быть легкой и удобной. В жаркий день можно надеть полубоубинезон и ковбойку, а на голову — берет. Однако ехать на мотоцикле утром и в пасмурный день довольно холодно, поэтому надо захватить с собой теплые вещи. Хорошо иметь кожаную куртку — она надежно защищает от дождя и ветра. Чтобы не продуться через молнию в куртке, изнутри к ней пристегивают нагрудник из кожзамента с утепляющей подкладкой. Сапоги следует предпочесть любой другой обуви.

Глаза рекомендуются защищать специальными очками или козырьком из небьющегося стекла, а в яркий солнечный день — темными очками.

#### ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ

Не стремитесь проехать много километров в день. График движения должен предусматривать отдых, знакомство с достопримечательностями и нормальный сон.

Выезжать надо в 5—6 часов утра, ложиться спать не позднее 10 вечера. Утренние часы самые благоприятные для движения — свободное шоссе, хорошее охлаждение двигателя, малая утомляемость. Неплохо водители говорят: «Утром отдохнешь, днем работаешь». Если при движении днем почувствуете усталость, можно остановиться и немного поспать.

В заключение хочется сказать, что путешествие на мотоцикле не только расширяет кругозор, знакомит с достопримечательностями нашей Родины, но и закаляют волю, повышают мастерство вождения мотоцикла.

**В. АЛЕКСЕНКО.**

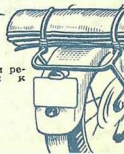
Резиновые жгуты для крепления груза.



Крепление груза к бензобаку.



Крепление палатки резиновыми жгутами к заднему багажнику.



# „КОВРОВЕЦ“

## для многодневных соревнований



**В**первые мотоциклы «Ковровец» вышли на трассы многодневных международных соревнований в 1959 году. Дебют их был довольно удачным — два спортсмена из трех, стартовавших на «К-175СМ», завоевали золотые медали.

В дальнейшем конструкция этих мотоциклов претерпела большие изменения. Новый «Ковровец» для многодневок значительно отличается от своего предшественника. Расскажем о путях модернизации этой машины.

**Двигатель.** Трасса современных многодневных соревнований изобилует крутыми подъемами. Поэтому нужен двигатель повышенной мощности с хорошими тяговыми качествами.

Коллектив конструкторов совместно со спортсменами провел большую работу по совершенствованию двигателя «К-175СМ». По сравнению со старым модернизированным двигателем при тех же основных параметрах обладает более высокими показателями по мощности (12,8 л. с. против 11 л. с.), крутящему моменту и надежности.

При конструировании нового цилиндра особое внимание уделялось продувке. Для ее улучшения головка цилиндра выполнена по типу «чюквейская шапочка». В сочетании с определенной формой продувочных каналов это дало приращение мощности до 0,8 л. с.

Увеличение плотности струи рабочей смеси, поступающей в цилиндр, достигнуто повышением давления продувки. Для этого диаметр маховика сокращен с 136 до 128 мм (соответственно уменьшена кривошипная камера в картере).

Немало сделано в процессе доводки карбюраторов К-28Б. Лучшие результаты получены при диффузоре диаметром 27 мм. Опытным путем установлена длина выпускных труб — 490 мм.

Приходилось рассчитывать на то, что двигатель будет работать при высокой температуре и разреженной атмосфере, поэтому потребовалось развить обрешетку. На верхнюю часть чугунного цилиндра напрессована алюминиевая рубашка с четырьмя ребрами, площадь которых увеличена по сравнению с прежней моделью на 350 см<sup>2</sup>.

Степень сжатия — 8,5—9 — принята по результатам работы на бензине Б-70. Новый поршень имеет три кольца, ширина которых уменьшена до 2 мм; первое кольцо отстоит от днища на 6 мм (вместо 4 мм), а сам поршень опу-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОТОЦИКЛА		Основные параметры двигателя	
База	— 1270 мм	Рабочий объем	— 173,7 см <sup>3</sup>
Дорожный просвет	— 240 мм	Диаметр цилиндра	— 61,72 мм
Сухой вес	— 105 кг	Ход поршня	— 58 мм
Габариты:		Степень сжатия	— 8,5—9
длина	— 1980 мм	Обережение зажигания	— 4 мм до ВМТ
ширина	— 760 мм	Максимальная мощность	— 12,8 л. с.
высота	— 1070 мм	Число оборотов	— 5600 об/мин
Максимальная скорость не менее	— 100 км/час	Максимальный крутящий момент (М)	— 1,72 кгм
Емкость топливного бака	— 12,5 л	Число оборотов при М = 1,72 кгм	— 4200 об/мин
		Свеча	— А11У

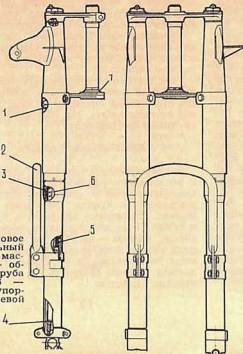
щен на 7 мм, т. е. поршневой палец смещен на 7 мм к днищу. Этим достигнуто дополнительное уменьшение кривошипной камеры. Гладкие стопоры поршневых колец заменены нарезными. Воздушный фильтр применен новый, с глушителем шума всасывания. Он размещен под седлом и представляет собой изогнутый раструб из стеклопластика, в который вставляется сетчатая кор-

зинка, набитая капроновой путанкой. Корзинка сверху закрывается. Корпус фильтра соединен с карбюратором резиновой муфтой. При помощи текстолита и клея БФ-2 он изолирован от окружающей среды, благодаря чему влага, грязь и пыль непосредственно не попадают в фильтр.

**Выхлопное устройство.** В настоящее время глубокие броды из трасс много-



Воздухофильтр.



Задняя подвеска.

330

Ход 80 мм



Рама

Передняя вилка.  
1 — буферное резиновое кольцо; 2 — усиленный бугель; 3 — резиновое маслоуплотнительное кольцо; 4 — обратный клапан; 5 — труба гидроамортизатора; 6 — пружина вилки; 7 — упорный подшипник колонки.



двоек исключены, поэтому трубы глушителя можно было расположить внизу. Это обеспечило лучшую очистку цилиндра, а значит лучшую работу двигателя. Конструкция глушителя такая же, как у дорожного «Ковровца-175». Выхлопная труба приварена к его корпусу. Это придало всей системе жесткость и уменьшило шум выхлопа. Исследования показали, что такие глушители отбрасывают на 0,3 л. с. мощности меньше, чем современные иностранные.

**Коробка перемены передач.** Дальнейшему улучшению подверглась четырехступенчатая коробка передач, в частности, механизм переключения. Шестерни обработаны дробеструйным методом. Вместо односторонней введена двухрядная моторная цепь, передающая крутящий момент с колчатого вала на первичный вал коробки. Колчатый вал установлен на подшипниках серии 204 со стороны звездочки и серии 303 со стороны генератора.

**Рама.** С повышением мощности двигателя и улучшением динамики мотоцикла увеличилась нагрузка на раму, поэтому она существенно изменена и изготовлена из труб ст. 30ХГСА.

Высота рулевой колонки принята в 180 мм вместо 135. Для размещения фильтра подседельная стойка сверху убрана, а ось маятника приближена к оси звездочки на 15 мм и качается в радиально-упорных роликовых подшипниках. Конструкция этого узла очень жесткая, прочная и обеспечивает высокую устойчивость.

Описанная рама успешно прошла испытания на дорогах Крыма, Карпат и Австрийских Альп.

**Передняя вилка** мотоцикла — телескопическая, штоковая, с ходом 150 мм. Ее пружины изготовлены из проволоки диаметром 4 мм (вместо 3,5 мм), жест-

кость их 0,46 кг/мм. Вилка хорошо амортизирует на малых и больших преломлениях. Энергия удара и вес неподрессоренных масс переднего колеса и деталей передней вилки гасятся хорошо разработанной гидравлической системой.

Сальниковое уплотнение с дополнительной фетровой прокладкой и резиновыми маслясными кольцами исключает пропуск смеси. Вилка имеет дополнительный усиливающий бугель из трубы. Она установлена на упорных подшипниках средней серии (вместо легкой).

**Передняя подвеска** в новом «К-175СМ» также изменена. Объем гидрокамеры увеличен с 60 до 90 см<sup>3</sup>, а межцентровое расстояние — с 309 до 330 мм. Ход благодаря этому доведен до 90 мм. Гидравлическая система снабжена устройством, регулирующим частоту колебаний и скорость движущихся масс. Работа гидросистемы зависит от температуры воздуха, веса водителя и дороги.

Руль изготовлен из трубы 22 × 2 (ст. 30ХГСА). Ширина его 740 мм. Концы труб приподняты и соединены усиливающей трубой. Форма и размеры руля обеспечивают хорошую посадку и удобное управление мотоциклом. На концах рычагов установлены резиновые шарики, прелатствующие со стальными упорами рук и травмированию при падении. Рукоятка дросселя имеет гнездо для дублирующего троса золотника карбюратора.

**Задняя подвеска** имеет новый маятниковый рычаг из труб размером 32 × 2 (ст. 30ХГСА). Наконечники его выполнены из листа толщиной 7 мм и согнуты в месте приварки к перьям вилки. Маятниковый рычаг удлинен с таким расчетом, чтобы можно было применить шины размером 3,5 × 19".

Колеса также претерпели большие конструктивные изменения. Монтаж и демонтаж шин выполняли ранее в условиях затруدنания, обод при сильных ударах деформировался. Теперь обод сделан более глубоким.

Ступица колеса — сборная, с большими фланцами и спицами диаметром 3,5 мм. Она соединена с ведомой звездочкой заднего колеса через резиновую муфту, это увеличило условия работы цепи и всех передающих силовых звеньев.

Тормозные барабаны сделаны диаметром 150 мм. В барабан переднего колеса запрессована чугунная гильза. Это повышает эффективность тормозов. Накладки, изготовленные из абсбонкуровой массы, крепятся на клею БФ-2; заклепки расположены в шахматном порядке. В тормозном барабане сделана кольцевая выточка, куда выдвигается выступ основания тормозных колодок. Это исключает попадание в них влаги. Войлочное кольцо размещено между тормозным барабаном и фланцем ступицы.

Щепление колес с дорогой, устойчивость их при прохождении грязных и песчаных участков, косых спусков и вiraжей, а также при движении на твердых и мягких участках во многом зависят от профиля шипа и качества резины. На мотоцикле «Ковровец-175СМ» применяются показанные на фото шины моделей ЛР-85А, ЛЛ-131 и чешские «Вачим-59». Привод спициметра перенесен с заднего колеса на переднее.

Седло изготовлено из латекса. Оно ушрено и удлинено. Форма и размеры его дают водителю возможность свободно менять положение в зависимости от характера дороги.

**Электроборудование.** Схема его была разработана и испытана в пяти вариантах. В конечном счете принята схема батарейной подзарядки с генератором постоянного тока Г-36М и аккумуляторной батареей, применяемая на спортивных мотоциклах ИЖ. Это сделано в целях унификации.

В головке устанавливаются две свечи, а на раме — две катушки зажигания. Они работают попеременно. В случае отказа одной из них или обрыва переключением тумблера вводит в работу другую.

**Специальное оборудование.** Мотоцикл оборудован контрольными приборами СП-15 и часами. На топливник бак крепится инструментальная сумка, имеющая сверху планшетку. Предусмотрены два боковых инструментальных ящика. С правой стороны на раме имеется капельница для смазки цепи задней передачи во время движения.

Соскальзывание цепи с зубчатки заднего колеса предотвращается специальной направляющей.

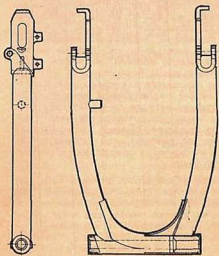
\* \* \*

Мотоциклы «Ковровец-175СМ» последней модели устанавливали в международных соревнованиях соревнованиях прошлого сезона и показали хорошие результаты. В настоящее время ведутся работы по повышению мощности двигателя, снижению веса машины и дальнейшему совершенствованию ее эксплуатационных качеств.

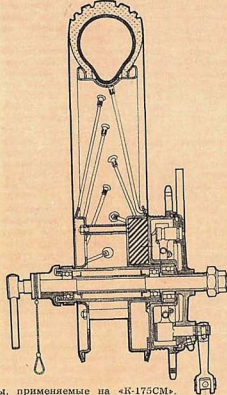
«Ковровцы» для международных соревнований полагает начало производству новых серийных спортивных мотоциклов для многодневки.

Д. КАБАЕВ,  
ведущий инженер-конструктор.

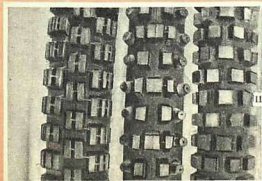
Заднее колесо (в разрезе).



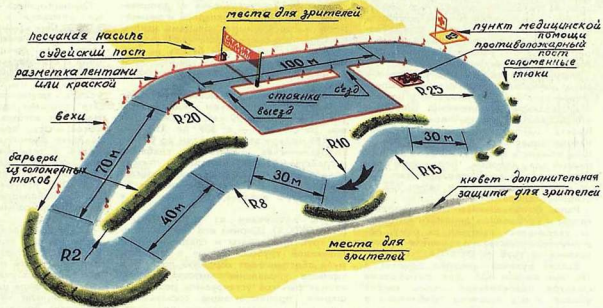
Маятниковый рычаг задней подвески.



Шины, применяемые на «К-175СМ».



# ПЕРВЫЕ



# ШАГИ

*Как организовать соревнования по картингу*

Автомобильный комитет Федерации автоспорта СССР разработал технические требования к картам и временные правила организации соревнований на них. Ниже даны рекомендации по организации и проведению гонок на картах, составленные на основе изучения этих правил и зарубежного опыта.

### ТРЕБОВАНИЯ К ТРАССЕ

**К**артинг дает возможность проводить шоссейно-кольцевые гонки в самых разнообразных условиях. Правила гласят, что в качестве трассы могут быть использованы трек, ипподромы и стадионы, а также любые площадки и дороги в городе или на местности. Необходимо только, чтобы поверхность их была ровной, без выбоин, бугров и приподнятых выражек. Подъемы и спуски не должны превышать 3%.

Конечно, хорошо, когда имеется трасса с асфальтовым покрытием. Однако можно устраивать соревнования на трассе с травяным покровом, с земляным или гравевым покрытием, а также по льду.

Трасса картинга должна иметь форму замкнутой петли, включенной в себя и прямой участка. Длина ее не может быть менее 300 м.

Дистанция соревнований — не менее

10 кругов, протяженность ее — не более 5 км. В каждом конкретном случае она определяется положением о соревновании. Необходимо, чтобы трасса имела по крайней мере одну прямую с минимальной длиной 40 м. Но длина любого прилинейного участка не должна превышать 100 м.

Ширина прямолинейных участков не может быть менее 4,5 м. На месте старта и на закруглениях следует увеличить ее хотя бы до 5,5 м. Максимальная ширина должна быть не более 10 м.

Одну прямую желательно иметь 80—100 м. На ней располагается стартовый финиш. От места старта до первого поворота должно быть не менее 30—40 м. Это необходимо для того, чтобы гонщики могли занять определенное место перед входом в поворот. Неудобно располагать финиш сразу после последнего поворота.

Целесообразно иметь как правые, так и левые повороты, а некоторые сделать S-образными. Благодаря этому гонка станет более интересной для гонщиков и для зрителей. Главное же — она будет способствовать росту мастерства спортсменов.

Трассу рекомендуется подбирать так, чтобы перед входом в поворот требовалось тормозить и переключать передачу. Если принять скорость в конце самой длинной прямой 75—80 км/час, то на повороте при начинающемся заносе она не должна превышать 50 км/час. Для сухого бетонного шоссе это будет соответствовать радиусу поворота примерно 25 м.

Так на нашей схеме трассы после длинной прямой, на которой гонщики, выходя из сравнительно пологого поворота, набирают скорость 75—85 км/час, следует второй поворот, требующий ее снижения до 45—50 км/час. Небольшая прямая позволяет увеличить скорость. Но следующий, S-образный поворот вынуждает уменьшить ее. Далее интенсивный разгон должен смениться таким же интенсивным торможением, так как радиус поворотов все время сокращается. Каждый последующий крутой поворот требует резкого снижения скорости. После нескольких поворотов идет довольно длинная прямая, переходящая в пологий поворот, что позволяет на хорошей скорости преодолеть финишную прямую.

Трасса обязательно должна быть закрыта для постороннего движения. При выборе ее необходимо позаботиться о зрителях. Важно, чтобы они имели возможность наблюдать за соревнованием на большей части дистанции. Поэтому очень хорошо разбивать трассу там, где местность может быть использована в качестве естественных трибун.

Если картинг проводится на открытой площадке или дороге, места для зрителей должны быть отделены от трассы канатом (или барьером) и непрерывной линией расположенных по краю трассы соломенных тюков высотой не менее 0,5 м.

Соломенные тиски можно заменять земляными насыпями или мешками с песком, имеющими такую же высоту.

Зрители нельзя находиться внутри трассы, кроме тех случаев, когда они могут попасть туда по пешеходным мостикам.

### РАЗМЕТКА ТРАССЫ

Если трассу прокладывают на площади, ее границы обозначают ленточками или размечают линиями шириной 10—15 см. Кроме того, с обеих сторон устанавливают вежи: на прямых участках или кривых с радиусом более 40 м — через каждые 25 м; на более крутых закруглениях — через каждые 10 м. Вежи должны быть из прочного материала, но достаточно легки.

Если покрытие трассы отличается от окружающей почвы, установка вех не обязательна. В этом случае нужно соблюдать следующие правила: около прямых участков трассы не должно быть никаких препятствий (деревья, дорожные-сигнальные знаки, скамьи, уличных фонарей и т. д.), по крайней мере, на расстоянии менее 1 м от края трассы. Все расположенные поблизости от нее препятствия следует огрести соломенными матами или токами.

Когда два отрезка трассы, на которых совершается движение в противоположные стороны, находятся на расстоянии меньше 30 м друг от друга, необходимо разделить их соломенными матами или токами. Если на закруглении вдоль трассы расположены тротуар или ров, представляющие опасность для гонщика, они также должны быть огрждены.

При проведении картинга надо предусмотреть места размещения секретариата, хронометристов и счетчиков кругов; посты судей на дистанции, места расположения медицинского и противопожарного пунктов с огнетушителями, наговеи; площадки стоянки карт. Стоянка должна иметь ясно обозначенный вход и выход.

Предварительные тренировки перед соревнованиями обязательны. Спортсмены, не прошедшие на тренировке 5 кругов, не допускают к старту. Перед гонками трасса должна быть открыта для тренировок не менее чем на 2 часа.

### ВИДЫ СОРЕВНОВАНИЙ

Определилось несколько видов картинга: «на время», «преследование», с «групповым стартом». Соревнование «на время» проводится с одним гонщиком на старте. Время прохождения дистанции обязательно регистрирует (фиксирует) хронометрист. В этих соревнованиях каждый участник должен стремиться показать наилучшее время. Трасса может быть линейной или кольцевой. Но тем не менее максимальная дистанция не должна превышать 2 км.

Картинг «преследование» проводится на замкнутой трассе с двумя гонщиками. Оба они располагаются на двух противоположных прямых, имея перед собой не менее 15 м прямого участка после стартовой линии.

Завед начинается по единому общему сигналу. Победителем считается тот, кто догонит соперника или первым пересечет свою линию финиша, пройдя эту дистанцию, не превышающую 3 км.

Эти два вида соревнований, особенно первый, удобно будет проводить на первых порах, пока у нас мало карт и много желающих выступить на них в состязаниях. Надо думать, что при уточне-

нии правил картинга они получат официальное признание.

В картинге с групповым стартом на замкнутой трассе одновременно находятся несколько гонщиков. Этот вид соревнований наиболее сложен с точки зрения организации и судейства.

### СТАРТ И ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ

Старт может даваться «с места» и «с ходу», но обязательно при работающей двигателе.

Старт «с места» принимается так же, как в шоссе-но-кольцевых гонках. Участник группового старта, у которого на стартовой линии заглод двигатель, может пустить его с помощью судей; разрешается толкать автомобиль только до линии, находящейся в 30 м от старта, но обязательно на прямолинейном участке. Если и в этом случае пустить двигатель не удается, участник исключается из заезда.

Групповой старт «с ходу» дается следующим образом. Участники выстраиваются в порядке, установленном жеребьевкой, или в порядке тренировочного заезда и совершают по трассе круг, подходя за начальником дистанции к линии старта. Гонку начинают в тот момент, когда судья на старте-финише даст сигнал опусканием флага.

Старт «с ходу» практикуется потому, что многосекционные сцепления мотоциклетных двигателей, как правило, не имеют в порядке, установленном жеребьевкой, или в порядке тренировочного заезда и совершают по трассе круг, подходя за начальником дистанции к линии старта. Гонку начинают в тот момент, когда судья на старте-финише даст сигнал опусканием флага.

Движение по трассе может быть как по часовой стрелке, так и против нее. Встречное движение категорически запрещается. Обгон допускается с любой стороны при том условии, что он безопасен для обгоняющего и обгоняемого. Дистанция на-за неисправности карта разрешается после предупреждения следующих заезда участников об остановке. Если спортсмен выбыл из соревнования, он может вести карт только за пределами трассы. После прохождения дистанции участник должен сойти с трассы в месте, предусмотренном судейской коллегией, и поставить свой карт на стоянку.

Для определения числа спортсменов, которые могут принять старт одновременно, рекомендуется пользоваться следующим правилом. При ширине трассы 4,5 м на каждые 100 м следует располагать не более 3 спортсмена; если ширина увеличивается, то на каждые 2 метра на 100 метров дистанции прибавляется по одному участнику.

При групповом старте автомобили должны располагаться на первой линии из расчета по одному экипажу на 1,5 м ширины. При большом числе карт их можно размещать в несколько рядов в шахматном порядке.

### ХРОНОМЕТРАЖ И СЧЕТ КРУГОВ

При хронометраже определяется время прохождения как всей дистанции каждым участником, так и каждого круга. В отдельных случаях может хронометрироваться только время лидера заезда. Для контроля результатов на финише должны быть организованы один или несколько бригад хронометристов (в зависимости от масштаба соревнований, числа участников и условий картинга), ведущих хронометраж общего времени каждого участника. Время финиша надо фиксировать с точностью до 0,2 сек. В

картинге с групповым стартом хронометраж имеет вспомогательное значение. Счет кругов, пройденных каждым участником, а также осведомление спортсменов и зрителей о том, что начинается последний круг, обязательны.

### СИСТЕМА ЗАЧЕТА И ФОРМЫ ПРОВЕДЕНИЯ КАРТИНГА

Можно применять две системы зачета: по времени, затраганному на прохождение полной дистанции, и по количеству очков за занятые места с закрытием финиша через некоторый период после прихода лидера.

При проведении картинга следует отдать предпочтение «очковой» системе, поскольку она более проста. Сущность ее заключается в следующем. Как только лидер пересечет линию финиша, проедя установленное число кругов, все остальные участники финишируют вне зависимости от того, сколько они сделали кругов.

Для получения зачета спортсмен должен обязательно пересечь линию финиша в течение определенного времени, устанавливаемого обычно Положением о соревновании. При этом он может даже катить свой автомобиль руками (посторонняя помощь не допускается). Места распределяются по числу пройденных каждым участником кругов, а если они одинаковы, — в зависимости от последовательности прихода на финиш. За каждое место начисляют заранее определенное количество очков.

Существует несколько вариантов проведения картинга с групповым стартом. Обычно соревнования проводятся в несколько заездов (туров), причем все участники каждый раз, т. е. во всех заездах, встречаются на старте.

При личном зачете в этом случае начисляют очки в каждом заезде (желательно иметь всего 3 тура). Например, за 1-е место дается одно очко, за 2-е — три, за 3-е — четыре. Спортсмен, который не пересек линию финиша, приравнивается к участнику, занявшему последнее место в данном заезде, но ему, кроме того, приписываются одно очко.

Для окончательного зачета суммируют очки, полученные каждым спортсменом. У кого их меньше, тот становится победителем. В случае равенства очков должны приниматься во внимание места, занятые участником в последнем заезде.

Другой вариант — проведение соревнований по олимпийской системе с выбыванием. Жеребьевкой участника распределяются по заездам. Зачет ведется в порядке их финиша в каждом заезде. При этом один или несколько пришедших последним спортсменами (число их должно определяться положением) зачет не получают, остальные — попадают в финал.

В заключение хочется выразить одно общее пожелание организаторам и судьям соревнований — не следует пренебрегать мелочами. Нужно заранее продумать каждый вопрос, так как даже один промах или ошибка может повлечь за собой нарушение четкости в работе всего судейского аппарата.

Д. ЗЕЛИНСОН,  
судья всесоюзной категории,  
член президиума Всесоюзной коллегии судей ФАМС СССР;  
О. МАЙБОРДА,  
член технической комиссии  
автомобильного комитета  
ФАМС СССР.

# Мастера без подмастерьев

**В** Московском городском комитете ДОСААФ хранится переходный кубок, который три года подряд завоевывают на первенствах Союза автомобилисты столицы. Этот спортивный трофей, несомненно, свидетельствует об их мастерстве.

Умеючи вспомнить, что первые старты московские в 1957 году были неудачны. Моделисты заняли последнее место.

Поражение не обескуражило приверженцев нового вида спорта. Они тщательно и всесторонне изучили причины поражения и пришли к выводу: не хватает знаний, умения работать с микро-двигателями. В 1958 год был домом собрания сил. В автомоделизм пришли опытные конструкторы авиационных моделей С. Казанков, Н. Батурлов, А. Давыдов. Навыки, накопленные при изготовлении моделей самолетов, помогли пионерам автомоделизма технически грамотно строить миниатюрные автомобили.

Перед вторыми Всесоюзными соревнованиями по автомоделному спорту москвичи организовали целый ряд встреч с целью проведения ходовых испытаний авиационной кружковой конструкции и популяризации нового вида спорта. Встречи моделистов проходили в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького и вызвали большой интерес у посетителей, особенно у школьников. Некоторые из них после этого проводили в автомоделной городской группе пионеров, в автомоделных кружках, возглавляемых С. Казанковым.

На вторых Всесоюзных соревнованиях моделисты столицы уверенно лидировали и заняли первое место. Вышли они победителями и в 1959 и в 1960 годах. Но успех породил в Московской организации благодушие.

Ни один вид спорта не может развиваться без широкого привлечения новичков, создания кружков, спортивных секций. Не составляет исключения и автомоделный спорт.

Однако руководители Московского АМК (начальник П. Жуков) и лаборатории автомоделизма (начальник А. Граховский), очевидно, придерживаются иного мнения. Обратимся к фактам.

Если в 1958 году в столице было проведено шесть автомоделных соревнований с участием школьников, то в 1960 году состоялось только четыре встречи автомоделистов.

Вызывает тревогу и состав команд, защищающих спортивную честь Москвы на первенствах Союза по автомоделному спорту. Дело в том, что большинство участников — это работники лаборатории или руководители кружков. (Аналогичную картину мы видели и на первенствах Москвы). Это, конечно, зрелые мастера, и никто не собирается умалять их достоинства и заслуг. Наоборот, можно только приветствовать их постоянное участие в соревнованиях. Плохо только то, что рядом с фамилиями известных спортсменов С. Казанкова, А. Давыдова, Б. Ефимова в заяв-

ках сборной Москвы вы не встретите новых имен.

Напрягается вывод, что повседневная кропотливая организаторская работа, направленная на развитие автомоделного спорта, подменяется выступлением профессионалов. Порочность такой системы очевидна.

Ответственность за состояние автомоделного спорта в столице прежде всего ложится на коллектив лаборатории автомоделизма.

Лаборатория располагает всем необходимым для плодотворной работы. Здесь есть хорошо оборудованное помещение, станки, инструмент, материал, квалифицированный штат. Как же решает лаборатория возложенные на нее обязанности? На наш взгляд, неудовлетворительно. Начальник лаборатории инженер-конструктор А. Граховский, инженер-инструктор А. Давыдов, тренер-инструктор Б. Ефимов мало бывают в первичных организациях ДОСААФ, в домах пионеров, на станциях юных техников, не оказывают им практической помощи. И не случайно, за последние три года количество автотехников в кружках в Москве возросло с пяти до... семи.

Мы знакомимся с работой этих кружков. Один из них, например кружок Московского городского дома пионеров, Дома пионеров Станского района, накопил немалый опыт в конструировании моделей. Воспитанники этих кружков принимали участие в первенствах Москвы, в первых соревнованиях школьников Российской Федерации и заняли призовые места.

Кружок, организованный при Доме юного техника Дворца культуры имени Горьбунова, делает только первые шаги. Здесь большую помощь автомоделистам оказывают опытные производственники. Они знакомят ребят с технологической обработкой металла, дерева. Под их руководством школьники работают на токарных, фрезерных станках.

Несколько лет культивируется автомоделизм на станциях юных техников Дворца культуры ЗИЛА. В кружке уже построены модели с электродвигателями и двигателями внутреннего сгорания. Плохо то, что кружковцы не принимают участия в соревнованиях. Тем не менее многолетняя газета «Московский автозаводец» 15 сентября 1960 года со слов заведующей детским сектором Дворца культуры А. Андриановой сообщила буквально следующее: «Летом наши автомоделлисты были участниками всесоюзных соревнований, которые проходили в Таганрог. Результаты их выступления мы довольны. Одно из первых мест принадлежит нашему воспитаннику Юрию Степанову, а Илья Блинов — учащийся заводского ремесленного училища номер один выполнил норму мастера спорта, заняв второе место».

Вот так можно гордиться т. Андриановой: ни Ю. Степанов, ни И. Блинов никогда не занимались в автомоделном кружке Дворца.

В Москве имеется двадцать два Дома пионеров, сотни школ, политехническая база которых дает все возможности для развития технического творчества. Однако сейчас в них действуют только два кружка автомоделизма. Повинны в этом, на наш взгляд, прежде всего руководители районных и городского автотомоделных ДОСААФ и Московской лаборатории автомоделизма, которые не заботятся о популяризации этого вида спорта и не готовят кадры квалифицированных инструкторов. И не удивительно — организации ДОСААФ не начали культивировать автомоделизм с 1954 года, в столице же им пока занимаются лишь несколько десятков человек.

Если мы обратимся к отчетам, которые направил Московский городской комитет ДОСААФ Общества в ЦК ДОСААФ, то представится о несильно ясная картина. Как выстает из отчета о работе Спартакиады по техническим видам спорта, на первое марта 1961 года в столице было проведено 27 автомоделных соревнований, в которых приняло участие 327 спортсменов. Мы считаем, что это количество не отражает автомоделные кружки, беседовали с работниками Московского автотомоделного Общества, удалось начитать только четыре соревнования, об остальных двадцати трех никто ничего не знает. Судейские протоколы также свидетельствуют о том, что в большинстве встреч автомоделистов за этот период.

Не поможет ли нам заместить председателя городского комитета ДОСААФ Т. Розов, подписавший отчет, разыскать «пропавшие» двадцать три соревнования? Мы закончим свою статью тем же, с чего начали. В Московском городском комитете ДОСААФ хранится кубок, присужденный за победу во всесоюзном первенстве по автомоделному. Однако, если руководители столичной организации Общества будут и дальше развивать автомоделный вид спорта на бумаге, в заводках, выдавать желаемое за действительное, он может перейти адрес.

**С. ПЕТРОВ,**

член совета Московского АМК;

**В. ШВАЙНСКИЙ,**

член автомоделного комитета ФАМС,

судья всесоюзной категории;

**Г. РУФАНОВ.**

## ОТ РЕДАКЦИИ

В статье «Мастера без подмастерьев» упомянуто о том, что работники Московского городского комитета ДОСААФ представляли в ЦК ДОСААФ заводское незерные сведения о количестве проведенных в столице автомоделных соревнований. Читатели «За рулем» вправе знать, какие меры приняты против подобной фантомы оновательств. С этим вопросом редакция обращается к председателю городского комитета ДОСААФ т. Сергееву.

## САМОНАДЕЯННОСТЬ ПРИВЕЛА К ПРЕСТУПЛЕНИЮ

Работая по найму у профессора И. П. Давидовского, шофер Вячеслав Раков частенько использовал его автомобиль для личных нужд. Так было и в тот январский день, когда произошло преступление. Пользуясь доверчивостью и бесконтактностью владельца машины, Раков решил погостить у своего приятеля.

Зима этого года с ее частыми оттепелями, гололедом и даже грозами, как говорят, «поиграла на нервах» шоферов. Постоянно мокрая и скользкая мостовая требовала повышенного внимания и осторожности. Но Вячеслав Раков этим пренебрег. И понятно, почему. Видимо, у Ракова «погостить» означает выпить. Во всяком случае, на обратном пути от приятеля профессорский ГАЗ-12 (городской номер МОА 21-16) вела нетвердая рука.

Подъезжая по Волочаневской улице к площади Прямыкова, Раков не обратил внимания на то, что идущий впереди трамвай 43-го маршрута приближается к остановке. Машина продолжала идти со скоростью 60 км/час.

Остановка трамвая и высадка пассажиров явились для шофера полной неожиданностью. Создалась прямая угроза катастрофы. Пытаясь избежать ее и вновь грубо нарушая Правила движения транспорта, Раков вывел автомобиль на левую сторону проезжей части и поправил объехать стоящий вагон по трамвайным путям встречного направления.

И тут машина сбивает гражданку А., которая обходила трамвай спереди. К счастью, для Ракова исход наезда оказался относительно легким для пострадавшей. Иначе не миновать бы ему суда.

Для квалификационная комиссия ГАИ УМ МВД Мосгорисполкома лишила Вячеслава Ракова прав управления автомобилем сроком на один год.

Профессор Давидовский должен будет искать нового водителя. Может быть, на этот раз он подойдет к этому с большей ответственностью. Или он считает, что в случае, который произошел с Раковым, нет и его вины?

**И. БЕЗВЕРХИЙ,**  
капитан милиции.

Московский автомобильно-дорожный институт отмечает в этом году свое тридцатилетие. Созданный в годы первых пятилеток, он вырос в крупнейшее высшее учебное заведение, готовящее высококвалифицированную кадры для народного хозяйства нашей страны. За время существования МАДИ здесь подготовлено более шести тысяч инженеров-механиков для автомобильного транспорта и инженеров — строителей дорог и мостов. Специалисты, окончившие институт, работают сейчас во всех уголках нашей необъятной Родины, в автомобильной промышленности, в автотранспортных хозяйствах, на стройках семилетки. Многие из них стали известными научными работниками, руководителями научно-исследовательских институтов и лабораторий, высших учебных заведений и кафедр, занимают руководящие посты в промышленности, на транспорте, в строительных организациях.

В настоящее время на шести факультетах обучается более пяти тысяч студентов. Это — будущие руководители автомобильных хозяйств, строители дорог и мостов, аэродромов, инженеры-механики по дорожным машинам. Среди высококвалифицированных преподавателей, готовящих специалистов этого профиля, 24 профессора, 80 доцентов, 1 действительный член Академии Наук СССР, 6 заслуженных деятелей науки и техники, 20 докторов и 46 кандидатов наук.

В институте работали также крупнейшие специалисты в области автомобильного транспорта, как академик Е. А. Чудаков, член-корреспондент Академии Наук СССР Н. Р. Бринлинг и другие.

Профессорско-преподавательский состав института ведет большую научно-исследовательскую работу по актуальным проблемам развития транспортного строительства и эксплуатации автомобильного транспорта. Научную и методическую деятельность институт совмещает с оказанием помощи производству.

30-летний юбилей МАДИ — знаменательное событие в жизни коллектива института, а также всех его многочисленных выпускников, работающих на различных участках коммунистического строительства.

Л. Л. АФАНАСЬЕВ.

ректор Московского автомобильно-дорожного института.

*Что волнует*  
**НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ**

### УРАВНЯТЬ В ПРАВАХ

В прошлом году мы совершили прогреб на мотоциклах по маршруту Парию—Рига—Брест—Ужгород—Мукачево и обратно. Более 4000 км прошли мы по различным дорогам, ночевали в палатках, готовили пищу на костре. После возвращения мы заинтересовались — могут ли мотоциклисты получить «Значок туриста»? Оказалось, что нет.

Тем, кто совершает походы пешком, на лыжах, велосипедах или лодках, предоставляется право на получение такого значка. Любители путешествий на мотоцикле такой возможности почему-то не имеют.

Можно ли согласиться с таким поло-

жением? Ведь цель путешествия на мотоцикле та же, что и любого другого, — ознакомиться с достопримечательностями нашей Родины и достижениями народного хозяйства, посетить архитектурные и исторические памятники. И «спортивная нагрузка» у мотоциклистов не малая: в пути приходится карабкаться по крутым подъемам, преодолевать броды, мочулы под дождем.

Очевидно, настало время уравнять в правах мотоциклиста со всеми остальными видами туризма.

Парию.

Ф. ЗЛЛАНД.

### КАК ПРЕДОХРАНИТЬ ХРОМИРОВАННЫЕ ДЕТАЛИ

Для предохранения хромированных деталей автомобиля от коррозии автолюбители обычно покрывают их бесцветным лаком цапоном. Однако лак цапон очень трудно удаляется с поверхности, а при нанесении тонким слоем плохо на ней удерживается. Кроме того, попадая на окрашенные поверхности, он портит их.

Многу в осенне-зимний период 1960—1961 года применялась для этой цели обычная восковая паста, рекомендуемая для полировки кузова автомобиля. Наносил ее на поверхность так: в проклад-

ный день слегка пологрел в теплой воде и затем тряпочкой смазывал поверхности деталей. Тонкий слой восковой пасты прочно удерживается на молдингах, бамперах и т. д. и не стирается в процессе эксплуатации. Преимущество этого способа состоит в том, что восковая паста легко удаляется с поверхности склинером, а в теплые дни может быть снята простой тряпкой.

ст. Чкаловская  
Московской области.

Инж. А. ГАЛИН.

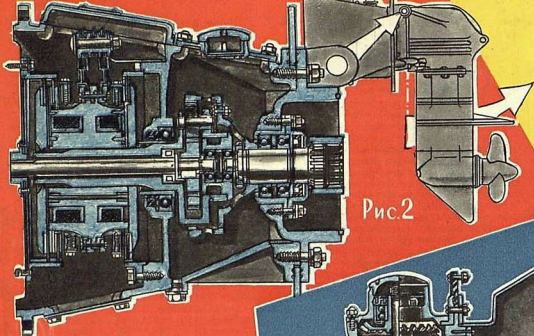


Рис.2

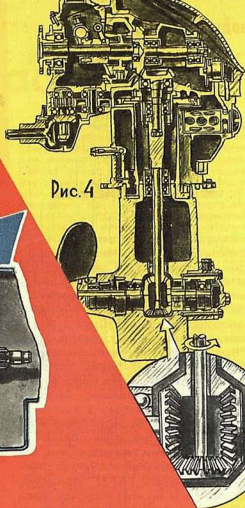


Рис.4

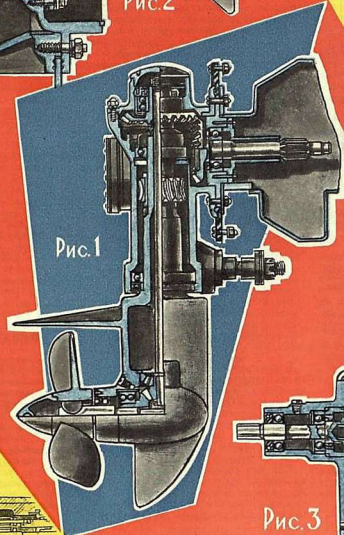


Рис.1

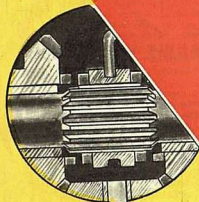


Рис.5

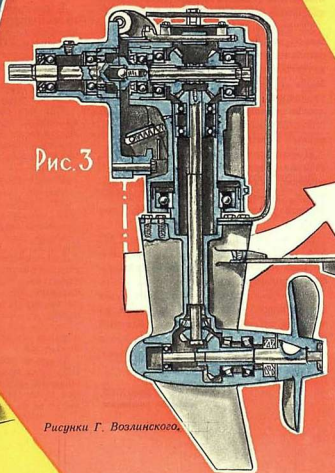


Рис.3

# СОВРЕМЕННЫЕ З-ОБРАЗНЫЕ ПЕРЕДАЧИ

Перед каждым водномоторником, наверно, не раз вставал вопрос: что предпочесть — подвесной двигатель или стационарный? У каждого из них свои преимущества и недостатки, свои плюсы и минусы. Стационарный мотор, например, более экономичен и долговечен, но он занимает много места, да и по возможности подвесить его на катере, если бы к достоянию стационарного мотора присвоились положительные качества подвесного. Оказавшись, это можно сделать, применив так называемую Z-образную передачу на гребной винт, получившую название «колоники».

Что же представляет собой эта передача, в чем отличие ее от обычной? Основное конструктивное особенность колоники заключается в том, что силовая передача от двигателя на гребной винт осуществляется двумя парами конических зубчатых колес, вынесенных за пределы катера. Такая передача дает больше эксплуатационные преимущества. Она позволяет монтировать двигатель на горизонтальном фундаменте, упрощает центровку валопровода и дает возможность обойтись без крышной на гребного вала и дегазующего устройства, что повышает герметичность корпуса, а значит и главное преимущество Z-образной передачи — это значительно увеличение полезной площади «обитаемых» помещений катера, так как двигатель в том случае находится в корме, а колонка — за транцем катера.

Расширяет ирратно о некоторых конструкциях Z-образных передач.

**К**онструкторским бюро Госкомитета по судостроению и судоремонтному делу СССР разработаны силовые передачи с поворотной и откидной колонками. Первая из них — вращаемый двигателем ГАЗ-69 или М-20. Крутящий момент от двигателя передается на переднюю пару конических зубчатых колес. Упор винта через поворотный и неподвижный корпусы колонки сообщается катеру. Его управление осуществляется вращением поворотного корпуса колонки вокруг вертикальной оси с помощью вращаемой пары. При повороте корпуса на 180° катер движется задним ходом.

Изменение угла между осью гребного винта и диаметральной плоскостью катера с помощью поворотного корпуса колонки позволяет повысить скорость движения судна на средних и больших скоростях, ибо поворот гребного винта создает «активный руль». Однако при больших скоростях управляемость катера снижается, так как упор, создаваемый гребным винтом, в этом случае незначителен. Поэтому недостаток состоит в том, что колонкам, у которых поворотный корпус используется для управления катером. От него исключается всякая конструкция откидной колонки, разработанная тем же бюро (ирратно описание ее было помещено в журнале «За рулем» № 6).

Большой интерес представляет силовая передача с поворотной-откидной колонкой (рис. 3), оптимизированная, в которой изготовлены коллективом конструкторов Богородского механического завода на рисунке 4. Эта конструкция откинутого двигателя «Москвич-407». В этой конструкции, как видно из ее названия, объединены поворот осей гребного винта с откидыванием корпуса колонки. Последнее предохраняет механизм от повреждений, улучшает проходимость катера по мелководью, позволяет осматривать и ремонтировать подводную часть колонки, не поднимая судно.

В конструкции предусмотрена реверсный механизм, который состоит из frictionной электромагнитной муфты и планетарной передачи. Принцип действия механизма заключается в следующем. При вращении ярма frictionной электромагнитной муфты вместе с ведущим

валом и водилом взаимное вращение между ведущей шестерней и шестерней-сателлитом отсутствует. В это время сателлиты ведут корончатую шестерню с тем же периодом вала водило. Такое положение соответствует ходу вперед. При неподвижном ярме frictionной электромагнитной муфты и водила сателлиты с помощью ведущей шестерни вращают корончатую шестерню в направлении, обратном движению ведущего вала. Происходит задний ход. Если электромагнитная муфта выключена, ведущий вал вращает сателлиты, а вместе с ними и водило с электромагнитной муфтой. Корончатая шестерня в этом случае неподвижна. Такое положение соответствует нейтральному ходу.

Frictionная электромагнитная муфта дает возможность осуществлять реверсирование при сравнительно высоких оборотах (до 1500 в мин). Механизм реверса вполне надежен и работоспособен, однако он сложен и имеет значительный вес.

Для любителей водно-моторного спорта необходима более простая колонка в 35—40 л. С. Некоторые энтузиасты сами начали их конструирование. В Центральном морском клубе ДОСААФ группа спортсменов под руководством ник В. Аннилова разработала чертежи и изготовила по ним несколько образцов поворотной-откидной силовой передачи (рис. 5). Стремление создать колонку, которую можно было бы выполнить при ограниченных производственных возможностях, определило ее конструктивный стиль. Силовая передача в ней снабжена реверсированием механизмом, размещаемым в верхней паре зубчатых колес.

Нижняя часть корпуса колонки может вращаться вокруг вертикальной оси. Для этого служит специальная дуга, закрепленная на поворотной части корпуса. Такое устройство механизма поворота вызвано стремлением обойтись без зубчатой передачи в приводе.

Данная конструкция весьма проста, однако вращение колонки при средних и больших оборотах двигателя в ней несколько затруднено из-за больших усилий на штурвале управления, возникающих от реактивного момента.

Силовые передачи типа колоники созданы и за рубежом. Оригинальна, хотя и довольно сложная, конструкция силовой передачи с поворотной колонкой разработана в ГДР (рис. 4). Передача установлена на фланце в днище катера. Веду-

щий вал снабжен разобщающим устройством, выполненным в виде frictionной муфты. Это устройство обеспечивает холостой ход. Задний ход происходит при развороте нижней части колонки вместе с гребным винтом на 180°. Привод поворота осуществляется двумя парами зубчатых колес — конической и цилиндрической с промежуточной паразитной шестерней. Своеобразно решен узел нижней конической пары. Ведущий торсионный вал имеет опору на шлицах в своей верхней части. Роль второй опоры выполняет зубец ведущей шестерни, опирающийся на зубцы двух ведомых колес. Первое колесо выполнено заодно с гребным валом и через паразитную шестерню связано со вторым. Такое решение вызвано, очевидно, желанием обеспечить самозащитку ведущей зубчатой шестерни.

Следует отметить некоторую технологическую и конструктивную сложность всего механизма.

Конструкция поворотной-откидной колонки, выполненной одной из фирм США (рис. 3), снабжена механизмом реверса. Он имеет вид кулачков муфты, расположен в верхней конической зубчатой паре. Привод механизма реверса осуществляется специальной свободной и системой рычагов и т.н. Нижняя часть корпуса силовой передачи может поворачиваться при помощи одной конической пары. Реактивный момент в механизме поворота компенсируется «контролпеллером», установленным на антиаванционной плите. Специальный механизм позволяет откидывать колонку в плоскости транца вокруг оси, совпадающей с осью колесчатого вала двигателя. Откидывание производится только по желанию водителя. Привод механизма откидывания представляет собой вакуумный цилиндр, работающий за счет разряжения во впускном коллекторе двигателя. В нижней паре шестерен осевую нагрузку от зубчатых колес воспринимают бронзовые шайбы, которые находятся в контакте со ступицей колеса. Таким образом, осевую нагрузку воспринимают подшипники скольжения. В качестве опорных элементов используются радиальные подшипники качения.

В таблице приводится характеристика нескольких Z-образных передач.

Инж. Ю. ЧУРИН.

## ХАРАКТЕРИСТИКА НЕКОТОРЫХ Z-ОБРАЗНЫХ ПЕРЕДАЧ

Конструкция колонки	Тип колонки	Тип	Мощность в л. с.	Число оборотов в мин.	Передач.-ное число	Колесный вал	Расстояние от оси гребного винта до:		Вес колонки в кг
							оси вала	антиаванционной плиты	
КБ комитета по судостроению	Поворотная	ГАЗ-69	55	3600	1,2	468	160	28	
		M-20							
КБ комитета по судостроению	Откидная	ГАЗ-69	55	3600	1,2	455	—	32	
		M-20							
Богородского механического завода	Поворотная-откидная	AM-407 (Москвич)	36	3400	1,308	470	160	64*	
		(Москвич)							
Центрального морского клуба ДОСААФ	Поворотная-откидная	AM-407 (Москвич)	36	3400	1,0	450	160	38	
		(Москвич)							
VEB ГДР	Поворотная	BMB	55	3800	1,27	515	200	—	
Norseman Marine США	Поворотная-откидная	—	70	3400	1,1	430	160	—	

\* Вес колонки указан вместе с весом реверса редуктора.

# ВОЙНА АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ

Л. БУРНАШЕВ

Давняя борьба американских автомобильных монополий, которую они, не прекращая, ведут между собой за рынки сбыта и за экономическое господство в течение ряда лет, приобрела за последние время особенно ожесточенный характер. Некоторые новые черты. Прежде всего она вышла далеко за пределы США, захватив одновременно новых участников в лице европейских автомобильных монополий. Театр военных действий охватывает сейчас много стран Европы и Азии, причем все более заметной здесь становится экономическая война, которая разгорается между европейскими и американскими автомобильными фирмами.

## «Фольксваген», УБИРАЯСЬ ДОМОЙ!

Авангардные бои в этой войне начала Западногерманская фирма «Фольксваген». Проникнув несколько лет назад на американский рынок, маленькие, юркие и дешевые в эксплуатации автомобили «Фольксваген» постепенно приобрели много сторонников в США, где основные автомобильные концерны, увлеченные рекламой гоночной за «лошадными силами», выпускали преимущественно высокомоментные легковые автомобили, которые население метко иронично «сухолупными древетными». Для многих американцев немцев «Фольксваген», французский «дофин» и английский «остин» стали особенно привлекательны именно своими малыми размерами, а покупка их — своего рода символом протеста против характера развития отечественной автомобильной индустрии. Немалую роль сыграло и то обстоятельство, что маленькие европейские автомобили стали на некоторых время «рином моды» в кругах американской буржуазии.

Популярность европейских малолитражных автомобилей начала приобретать угрожающий характер для американских концернов. Уже в 1954 году фирма «Фольксваген» экспортировала в США лишь 9 тысяч своих автомобилей, но через пять лет, в 1959 году на американском рынке их было продано более 120 тысяч. Сильно возрос также импорт в США автомобилей французской фирмы «Рено», достигший в 1959 году 91 000 автомобилей.

Все это, разумеется, не могло не встревожить американских автопромышленников, которые незамедлительно начали чинить своим европейским конкурентам всевозможные неприятности. Так, например, фирма «Фольксваген» пыталась организовать сборку своих автомобилей непосредственно в США и приобрела с этой целью автозавод фирмы «Студебеккер-Паккард» в штате Нью-Джерси. Однако американские автопромышленники орга-

низовали европейским «варягам» такой отпор, что руководители этой фирмы были вынуждены отказаться от своих планов. В ряде мест дело дошло до того, что на стезях дорог стали появляться надписи: «Фольксваген? Фу хом!», т. е. «убирайся домой!». На ветровые стекла европейских автомобилей наливали краску, в которых владельцы упресли в записках в стране. В Пенсильвании зарегистрированы факты того, что покупатели вернули фирме автомобили, опасаясь репрессий. Некоторым рабочим пригрозили увольнением, если они будут ездить на европейских машинах.

Не обошлось и без курьезов. В стремлении выжить конкурентов со своего рынка американские концерны наняли медики, который с ученим видом пытался доказать, что владельцы малолитражного автомобиля угрожают целой — комплекс заболеваний. В своих широко раздуваемых выступлениях выступил популярный американский шарлатан, доказав не смущаясь, утверждал, что владельцы просторных американских линимузов, становясь обладателями малолитражных автомобилей, «принуждают себя но многим непрерывным движениям как при входе в выходе из автомобиля, так и за рулем», в результате чего появляются якобы... «судороги и мускулы».

Впрочем, подобные методы вряд ли могли сдержать европейскую экономическую экспансию. Ее могли успешно противостоят только действенные экономические меры, осуществить которые было нелегко.

Дело в том, что, выпуская из года в год все более мощные и комфортабельные автомобили, американская промышленность потеряла не только «вкус» и популярность автомобилей, но и опыт их проектирования и производства. Кадров конструкторов и технологов, годами ориентиро-

вавшихся на создание и совершенствование «сухолупных древетных», не были готовы к быстрой переориентировке.

Следует признать, что американская промышленность так и не сумела по сей день создать малолитражный автомобиль с современным инженерным потенциалом этого класса. Она пошла по пути компромисса, пыталась создать нечто среднее между европейскими малолитражными и отечественными «сухолупными древетными». Так возникла целая серия различных конструкций компактных автомобилей: у Форда — «Фаллон», у «Дженерал моторс» — «Шевроле», модель «Крайслер» — «Крайслер», у «Крайслер» — «Валлант» (конструкции их описаны в журнале «За рулем» № 1 за 1960 год).

Первые компактные автомобили появились в США в 1959 году, но они не смогли «сделать погоду» — импорт европейских автомобилей в том же году достиг внушительной цифры — 614 131. Это стало настоящим катастрофой, и тогда американские концерны решили играть «ва-банк» — они бросили все силы на производство компактных автомобилей. Уже в 1960 году их было выпущено 1 945 411. «Контратану» возглавил концерн «Форд», а «Крайслер» — «Крайслер» компактных автомобилей (от названной фирмы — «Дженерал моторс» — 19 проц., «Крайслер» — 1 проц.).

Как и следовало ожидать, такой массивированный удар нанес серьезный урон и сильно пошатнул экономическое положение европейских «захватчиков». Сбыт автомобилей «Рено» в 1960 году сократился до 62 000. Лишь фирма «Фольксваген» сумела пока сохранить свои позиции.

В этом году ожидается дальнейшее сокращение импорта автомобилей в США. Как заявил недавно генеральный директор завода «Рено» в США, фирма «Фольксваген» могла бы ежегодно поставлять на американский рынок до миллиона автомобилей. Но эти оптимистические расчеты, по словам французской газеты «Монд», «можно легко опровергнуть, если принять во внимание экономическое положение новых американских «компактников» в 1962 году, предшественники которых нанесли столь большие убытки американским экспортерам». Действительно, уже в 1961 году в США выпускается 12 моделей «компактных» автомобилей.

Все это борьба монополий проходит на фоне серьезного кризиса, который переживает сейчас автомобильная промышленность США — хребет национальной экономики, как ее часто называют сами американцы. Все пять автомобильных концернов — «Дженерал моторс», «Форд», «Крайслер», «Американ моторс» и «Студебеккер — Паккард» — объявили в начале 1961 года об увольнении на «неопределенный» срок свыше 25 тысяч рабочих и о переносе достоящих тысяч рабочих на сокращенную рабочую неделю. Предприниматели объясняют массовые увольнения тем, что в последние годы прирост производства в соответствии с рыночными спросом — ведь на складах американской промышленности много непроданных автомобилей.

В свою очередь приток обратного в Европу автомобилей — предельно возможное расширение для американского покупателя, вызвал серьезные затруднения в автомобильной промышленности европейских стран. По европейским автомобильным заводам осенью 1960 года также прокатилась сильная волна увольнений и сокращений.

«Рено» — ведущая фирма французской автомобильной промышленности — «Синма», занимающая второе место в стране по выпуску автомобилей, были вынуждены объявить о сокращении производства. В октябре 1960 года на заводе «Рено» было уволено 3 тысячи рабочих. Еще шло объявлено о сокращении производства промышленностью. К началу 1961 года автомобильные предприятия Англии работали в условиях глубокого кризиса, производственных мощностей. Магнаты автомобильной промышленности Англии вновь объявили о сокращении производства, чтобы они подготовились к дальнейшему увольнению.

В том же году автомобильную промышленность в начале 1961 года свалилась еще одна беда. Концерн «Фольксваген» объявил о закрытии своего филиала в Дангензе. По существу, речь идет об угрозе того, что автомобильная промышленность Англии падет под контроль американцев. Недаром



английский сатирический журнал «Панч и Гизардо» на своих страницах Теира изображает Форда-младшего, прицепившему к носу всей английской промышленности».

Сделка вызвала тревогу в Западной Европе, где газеты затрубили о «надвигающейся американской экспансии» и, надо сказать, не так широко, как в Европе. Дело в том, что в самой Америке роста спроса на автомобили не предвидится. Принимая это, американские производители машин король стал неадекватно полагаться на мировые автомобильные рынки и главным образом на Европу.

Правда, прямое влияние, то есть широ-

кий экспорт в Европу автомобилей с маркой «Форд» в США, не достиг бы цели, потому что в большинстве западноевропейских стран таможенные пошлины весьма высоки. Поэтому руководители США возлагают надежды на свои европейские филиалы, рассчитывая привлечь их в своего рода «троянскую коню» в Европе.

Основания для таких расчетов имеются серьезные, так это связано с тем, что в привономодном ниже короткого обзора капитализации американских концернов в Европе автомобильную промышленность.

## «ТРОЯНСКИЕ КОНИ» АМЕРИКАНСКИХ МОНОПОЛИЙ В ЕВРОПЕ

Концерн «Дженерал моторс», захвативший почти половину внутреннего автомобильного рынка США, имеет в Европе несколько крупных филиалов. Это прежде всего английская фирма «Вонксло», выпускающая 245 тысяч автомобилей в год. Кроме того, английская фирма «Аджи Опель», занимающая второе место в своей стране по выпуску продукции, принадлежит «Дженерал моторс». Сейчас «Дженерал моторс» планирует резкое увеличение производства на заводе этой фирмы. Так, завод «Вонксло» должен увеличить годовой выпуск автомобилей уже в 1961 году на 100 тысяч единиц. А фирма «Опел» при финансовой поддержке «Дженерал моторс» намеревается построить новый моторный завод в Дюссельдорфе. Кроме того, английская фирма «Дженерал моторс» принадлежит Антверпенский завод по сборке автомобилей в Бельгии, годовой выпуск которого составляет 500 тысяч машин, а также автомобильные заводы в Швейцарии и в Дании.

На долю концерна «Форда» приходится немногим более трети внутреннего рынка США, но зато в Европе Форд преслед, пожалуй, больше своих соотечественников.

В Англии уже теперь принадлежит 100 проц. акций фирмы «Форд мотор Ко», производящей 486 тысяч автомобилей в год, в том числе в Великобритании — весьма опасному конкуренту для немецкого «Фольксвагена» и французского «Деофиана».

В Западной Германии «Форд» имеет Кельнский завод, производящий 150 тысяч автомобилей ежегодно. Интересно, что еще три года назад концерн принадлежал только 85 проц. акций этого завода, а остальные распределялись между западногерманскими акционерами. Однако последние столь упорно жаловались на слабость получаемых дивидендов, что концерн в конце концов решил «облегчить» их участь и скинул у них все акции. По сообщению «Автомобиль» западной газет, Форд собирается в 1961 году

наладить на Кельнском заводе производство нового автомобиля «Бардиналь». Концерну «Форда» принадлежит также автосборочные заводы в Бельгии, Нидерландах и Дании. Каждый из них выпускает 10—30 тысяч машин ежегодно. Кроме того, концерн заключил наварно соглашение с итальянской фирмой «Инчентини» по сборке новой модели автомобиля «Симка» в Италии. Это соглашение за границей у «Форда» девять предприятий, самые мощные из них находятся в Европе.

Концерн «Трайслер» является наглядным в пресловутой американской «Большой тройке», но и у него немало филиалов в Европе. Имея 100 проц. акций английской фирмы «Трайслер энд Дорн», производящей грузовые автомобили, он располагает также 25 проц. акций компании «Симка», вторым по значению французской автомобильной фирмы. Но, пожалуй, еще большее значение, чем пай в «Симке», имеет доля «Трайслера» в крупнейшем итальянском концерне «Фиат», ироче том, принадлежат деловые связи в капиталистическом мире.

«Трайслер», кроме того, владеет заводом по сборке автомобилей в Нидерландах и имеет обширные европейские запасы деталей в Бельгии.

Судя по всему, американские автомобильные монополии придают все большее значение разгорающейся экономической войне.

Весь этот наводный основной поток американских капиталов направляется в Латинскую Америку и Канаду, то ныне Бразилия и Мексика придают все большее значение вложения в свои европейские филиалы 500 миллионов долларов, а «Форда» — 385 миллионов долларов.

Все это свидетельствует, что проницание американских автомобильных монополий в Европу идет полным ходом. Вот почему звучит многозначительно предостережение английской «Файнэншл таймс»: «История американской экспансии попытка Форда скинуть акции английской компании вряд ли будет последней».

## ЕВРОПА В АКТИВНОЙ ОБОРОНЕ

Примечательно, что миллионы вложений в американские филиалы в Европе совпадают со значительным ростом капиталовложений на территории заводов европейских автомобильных фирм. Так, западногерманская фирма «Фольксваген» намеревается расширить производственные свои заводы в этом году около 600 миллионов западногерманских марок, доведя до 150 тысяч количество выпускаемых автомобилей, французская «Рено» — 150 миллионов новых франков, итальянская фирма «Фиат» — 50 миллиардов лир. Значительные инвестиции предусматривает известная западногерманская фирма «Даймлер-Бенц».

Следует отметить при этом, что европейские фирмы-экспортеры стремятся не только расширить производство автомобилей, но и заменить выпускаемые модели новинками. Так, фирма «Фольксваген» приступила к выпуску нового компактного ириное производство которого начнется уже в конце текущего года. Ускоренная замена старых моделей новыми наблюдается сейчас на французских, итальянских и английских заводах.

В связи с этим, как отмечает западная печать, даже самым оптимистично на-

строенным экспертам кажется невозможным, чтобы внутренний европейский рынок смог поглотить все нарастающую продукцию Европы. Поэтому расширение производства — вот вывод, к которому приходят специалисты.

Конечно, предстоит еще более «прорывные бои» между монополиями в борьбе за истинно европейский рынок, который состоялся в Женеве 31-й «Автомобильный салон» — большая торговая выставка автомобилей. Это событие совпадает с обычным показом своей продукции на стендах, автомобильные фирмы решили в этот раз показать ее в действии. Недалеко от выставочных залов, на южном берегу Женевского озера, был отстроен завод, на котором в настоящее время конкурирующие фирмы, управляемые лучшими конструкторами, начали, как только получили разрешение на производство, «Штерн», «обезумную гонгу за покупателями».

Ближайшее будущее покажет, кто выйдет в лидеры этой гонимы, являющейся отражением жестокой экономической борьбы, идущей на тренах, а в тиши банковских кабинетов.

## «ПАРИЖ ЗАДЫХАЕТСЯ»

Под таким заголовком орган Всеобщего автомобильного клуба в ФРГ — журнал «Автомобиль» опубликовал обширную статью своего парижского корреспондента Вальтера Бинга, который описывает «жестокую» попытку властей города завладеть с автомобильным транспортом в Париже. Многочисленные автомобильные «пробки» образуют в центре столицы Франции каждый день в «часы пик», благодаря чему сдвигается течение городского транспорта, в том числе и на такси. Париж является единственной европейской столицей, где после 21 часа автобусное сообщение сокращается в 75 проц.; большинство водителей работают не только движущимся, но и стоящим транспортом в связи с недостатком гаражей и стоянок.

Было бы неверно считать все это «естественным результатом продолжительной моторизации страны», как это пытаются представить иные официальные лица. Главная причина нарастающего парализа движения состоит в том, что транспортные артерии города почти не претерпели изменений за последние 50 лет. Если в 1910 году общая длина парижских улиц составляла 102 км, то к 1 января 1961 года она достигла 120 км, и к концу 1961 года — уже 140 км, а переулков почти 1500 (т. е. 35 проц.) имеют одностороннее движение.

Городской муниципалитет мобилирует все это отсутствие необходимых средств, то же время полиция «делает невидимые денежные успехи», безжалостно штрафует за нарушения правил стоянки. В 1956 году было подвергнуто штрафу 87,318 парижских франков, безжалостно вблизи расставленных по всему городу «барьеров» стоянка запрещена, Почти половина этих штрафов приходится за превышение сроков стоянки в так называемых «спехах», безжалостно официально отведенных площадях, где оставляя автомобиль можно не более 15 минут, т. е. тем не менее, положение в Париже становится все более и более невыносимым. Владельцы автомобилей пройтись ночью по улицам Парижа, чтобы увидеть не делити, не сотни, а тысячи бездомных машин.

## «ЗАПАДНЫЙ ВОЗДУХ» В ШИНАХ «ТРАБАНТА»

В одной из западноевропейских газет появилось сообщение о том, что некая группа восточных немцев намерена предпринять иск народному предприятию «Зансеринг» в Циннуку (ГДР) по поводу приобретения восточной гонимой малолитражной автомобиль «Трабант» является якобы «западной конструкцией». В качестве доказательства предприниматель «Иска» приводит сходство конструкции «Трабанта» с некоторыми западными автомобилями, а также и ряд других сомнительных доводов.

Высказывая это вздорное сообщение, газета «Норд-Дойчланд» упрекает предприятие во вполне под стать и другим иллетивным измышлениям в отношении ГДР, публикуемых в западных демократических прессе. Что касается «системных доводов» в отношении «Трабанта», то газета «Норд-Дойчланд» предлагает доложить их следующим:

«Как стало известно, шины выпущенного на народном предприятии «Иска» «Трабанта» химическими начинаются исключительно при западном ветре; совещание по этому поводу носил «Трабанта» и, особенно, его рулевого колеса коммунисты могли позавидовать только у «Мерседеса» и нигде больше».





# Экспедиция Тризакки и Зикариды

## «ТАТРЫ» НЕ СДАЮТСЯ

План поездки на юг Иордании, в древнюю столицу набатеев город Петру родился в отеле «Филадельфия» в Аммане. Правда, перед тем как принять его, мы долго колебались, так как было известно, что дорога туда очень трудна.

Но вот сомнения позади. В конце концов у нас автомобили высокой проходимости. «Татры» так просто не сдаются, поэтому решено двинуться из Аммана на Мадебу, Эль-Керак, Эт-Тафиу и Эш-Шобек и попытаться проехать в долину Муса, откуда имеется единственный доступ к Петре.

ухудшается, превращаясь в полевую или лесную стезюку.

К концу дня спускаемся в глубокий каньон, который по своей монументальности не имеет равных во всей окрестности. Будто некий сверхъестественный плуг на несколько десятков километров разрезал скалы — создав огромные косогоры. Дорога, проложенная по этой долине, спроектирована очень смело, хотя и не совсем безопасно. Она как бы врезана в глиняные склоны, которые укреплены бочками из-под асфальта, залитыми глиной и камнями. Там, внизу, видна узкая полоска зелени у небольшого потока, пробивающегося по этим диким местам.

Быстро падает стрелка альтиметра — с 800 до 180 м над уровнем моря. Включаем третью передачу с демультипликатором и приторможиваем.

Мы заночевали в маленьком придорожном трактирчике, неожиданно оказавшемся в этих местах, а на следующий день по такой же плохой дороге двинулись дальше, на юг. Дорога поворачивает то направо, то налево. Возвращающую картину представляет ущелье Вади-эль-Хаса в 20 км за Эль-Кераком. Тут вообще уже нельзя вести речь о какой-либо дороге. Иногда из одного места сразу расходится по четыре пути, и не знаешь, по какому ехать. А через 50—100 м они снова сходятся в один. На юго-востоке внезапно возникает огромная долина Вади-эль-Араба, соединяющая южную часть Мертвого моря с заливом Акаба, где проходит воображаемая граница между Иорданией и Израилем.

Но и на второй дедь пути мы не добрались до подступов к королевству набатеев. Когда стемнело, пришлось остановиться в каменистой пустыне, в 10 км перед населенным пунктом Эш-Шобек. Двигались 12 часов без остановок, а проехали всего 155 км. Встретились места, где мы едва дышали. После дождя остались не гужи, а целые пруды, и «Татры» больше походили на паровозы, плывущие по Влтаве, чем на автомобили.

Ночь прошла спокойно. Но если бы даже началась артиллерийская канонада, все равно никто из нас не проснулось бы: все очень устали.

Головокружительный спуск в долину Вади Муса (долина Миссы) привел из перекресток дорог Шобек—Маан, находящийся непосредственно возле источника Аин Муса. Здесь, как гласит предание, Моисей сотворил знаменитое чудо. Он дотронулся палочкой до скалы, скала отворилась и показала воду. Самое примечательное, что после него

никто этого уже не мог повторить. Мы, во всяком случае.

Дорога заканчивается у полицейского поста в деревне, охраняющего вход в королевство набатеев. Иорданский полицейский сообщают, что дальше можно двигаться только пешком или на лошады. Появляются кони и их владельцы, наперебей расхваливая животных. Быстро взбираемся в седла.

Начался путь на Петру. Она расположена в 6—8 км на запад от Вади Муса. Протянувшись между олеандрами и карликовыми эвкалиптами тропинка выскочит по краю склона — по дну глубокой пропасти. Основная два тысячи лет назад, столица набатеев является неприступной крепостью. Единственный доступ к ней — узкий проход в скале — могли защитить четыре-шесть человек. Массивные скалы состоят из красно-вадо-коричневого песчаника с оттенками от розовато-бежевого до густо-красного. Петра была когда-то богатым городом. Здесь велась торговля между европейскими государствами и арабскими странами. Отсюда европейцы вывозили главным образом духи, дорогие ткани.

На подьездах к Петре и в самой городе кони идут сползаясь. Автомобили, действительно, не могли сюда добраться. Значительную часть обратного пути мы идем пешком. Несколько наших приборов несли осли. На себе познаем, что в таких случаях приходится терпеть животным.

## НОВЫЙ ГОД В ПУСТЫНЕ

Восточный берег Мертвого моря и его окрестности — дикое нагромождение гор. Горизонталы на карте этой местности переплелись в буйном танце. А немного в сторону, к границе Саудовской Аравии рельеф становится спокойнее. Здесь проходит железная дорога, которая когда-то соединяла Дамаск, Амман, Маан и Медину. Сейчас она заканчивается в Маане.

Железнодорожная линия проходит с севера на юг и, кажется, призвана быть внешней иорданской коммуникацией. Но за два с половиной дня мы видели только один поезд на станции Джукфуд-Даравиш. Зато мы встретили сотни грузовых автомобилей, двигающихся по совершенно разбитой дороге в обоих направлениях. У нас, автомобилистов, сердце разрывалось при виде извивающихся в поворотах машин, которые шоферы буквально гнали по дороге, хуже которой ничего не придумаешь. На легковых автомобилях сюда не осмеляются забираться, разве только по шалам железной дороги. А мы считали рассказы таксиста из Аммана недотачиничи! Нам пришлось на себе иск-



Первые 70 км преодолеваем легко, хотя дорога очень узкая и для облегчения движущихся навстречу грузовиков «Татрам» приходится спускаться правильными колесами на ил. Постепенно дорога

Продолжение. См. «За рулем» № 1—12 за 1960 г. и № 1—5 за 1961 г.

пытать трудности езды по такому пути. Цифры говорят сами за себя: в первый день за семь с половиной часов мы проехали 102 км, на второй день за десять с половиной часов — 105 км.

Казалось бы ясно, что перевозчики на железнодорожном транспорте должны быть здесь дешевле, чем на автомобильном. Ведь автомобили требуют беспрестанной смены рессор, частого ремонта. Однако Хиджазская железная дорога — частное предприятие; не сумев приспособиться к новым требованиям, оно потерпело крах. А последний год в гроб фирмы, видимо, забилась новая асфальтированная шоссеяная дорога, законченные участки которой вскоре встретились нам и показалися оазисами спасения в бездорожье пустыни.

Кто-то в пустыне тут совсем ни аза, не жели, например, в Сирии перед Пальмирой, Ужасные выбоины чередуются с сыпучим песком, в котором колеса застревают по самые оси. Не знаешь, какое новое коварство скрыто в песчаных наносах. Почему столько следов? Выбираем первый, второй, десятый. Кажется, что каждый последующий хуже предыдущего. Поэтому возвращаемся на первоначальный.

Поедем со скоростью не более 2 км в час. Тщательно «ощупываем» край каждой выбоины передним колесом, прежде чем спуститься в нее. Иначе кто-нибудь выйдет из машины и ищет путь к дороге. Кажется, скорее придется пешком. Но такая прогулка — тоже не большое удовольствие. Ноги погружаются в мельчайший лес по колено. Налево, кажется, более старый след. Поворачиваем туда в надежде на более твердый грунт и соскальзываем вниз.

Ноги сводит от постоянного нажима на педали. Болят от напряжения глаза. Голоса тонут в шуме первой передачи.

Но вот голубя «Трач» выбирается из сыпучего лесса и сразу становится на твердую растрескавшуюся дорогу. У всех такое ощущение, будто мы сменили жесткие нары на мягкое волвертовское кресло.

Это было в последний день года. Новогоднюю ночь мы провели в глущине иорданской пустыни.

Шли третьи сутки, как мы питались одними апельсинами и кеком. Воспоминания о любимых новогодних блюдах — жареной свинине с капустой или о булавочине с хреном — были судимы мучением.

И-за того что не оказалось яств, восточная Нового года не стала менее радостной. Кое-что свиное на столе все-таки было. Шеф-повар достал из прицепа остатки чехословацкого сосисок, купленных еще в Ливане, и эмзюмские огульки «Новая». Зимунда торжественно извлек из потайного отделения бутылку виски. Ганселик взял гармошку, мы заняли, потом включили радио. Пражская и братиславская радиостанции приближились нас к удаленному на тысячи километров дому.

В 24 часа по прагскому времени мы подняли тост за здоровье и успехи наших родных в Чехословакии, за мир во всем мире. Попожали удачи друг другу.

Кто-то серп месяца слабо освещал наш лагерь...  
(Продолжение следует).

## К ТУРИСТСКОМУ СЕЗОНУ

КОМНАТЫ БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ В ПАНСИОНАТАХ. — НА РАДОСТЬ АВТОМОБИЛИСТАМ-РЫБОЛОВАМ. — СПОРТИВНЫЙ ИНВЕНТАРЬ НАПРОКАТ.

Тысячи автолюбителей отправляются путешествовать по стране; с каждым днем число их будет возрастать. Что ожидает туристов на трассах в новом сезоне?

Только на территории Российской Федерации в 1960 году функционировало 12 пансионатов и 23 кемпинга. Все они открыты и в новом сезоне. Кемпинги расположены, как правило, на самых оживленных трассах, в живописных местах: в лесу, у реки, на берегу моря. Они находятся в следующих пунктах: Репино (близ Ленинграда), Смоленское, Новгород, под Калининском, в пос. Ерино, Бутово (на трассе Москва — Симферополь), в излюбленном месте гуляния москвичей — Дубовой роще, в Останкино, под Орлом, Курском, Белгородом, Ростовом-на-Дону, в Пятигорске, Кисловодске, Нальчике, на Черноморском побережье — в Геленджике (два), Лазаревском, Дагомысе, Адлере.

Для кемпинга, расположенные в малоизвестных местах, пользовались в прошлом сезоне особенно большой популярностью у автолюбителей. Один из них находится в Абрау-Дюрсо. Огромное озеро, изобилующее рыбой, привлекает сюда рыболовов, которые в пункте проката могут получить все необходимые рыболовные принадлежности. На лодочной станции выданы напрокат глассеры и лодки. «Жилец» автолюбителей размещены в прекрасном лесу, защищающем их от солнца.

Другой кемпинг-пансионат расположен в Теберде на высоте 1480 м над уровнем моря. В 23 км от него раскинулась необыкновенная по красоте Домбайская долина. Она окружена горами, вершины которых покрыты вечными снегами.

В прошлом году пансионаты и кемпинги Главурортторга Министерства торговли РСФСР приняли свыше 75 тысяч туристов. Срок проживания в них составлял в среднем 10—15 дней. В Московском и Подмосковном кемпингах отдалены 3515 зарубежных автолюбителей из Венгрии, Чехословакии, Болгарии, Англии, Франции, США и Японии.

В 1961 году будут открыты два новых кемпинга: в Архипо-Осиповке (между

Геленджиком и Джугбой) и в Ейске, на берегу Азовского моря. Они оборудуются всем необходимым.

Какие новшества ожидают автолюбителей в кемпингах и пансионатах?

Прежде всего в ряде кемпингов расширится территория. В пансионатах увеличится количество мест, будут бесплатно выдаваться тенты для укрытия тех автомобилей, которые не обеспечены стоянками.

Повсеместно выделяются комнаты бытового обслуживания, где можно постирать белье, почистить обувь. Оборудуются специальные помещения для стирки белья.

В некоторых кемпингах туристы, приехавшие отдыхать с маленькими детьми, будут жить в стационарных мебелированных палатках и домиках.

Во всех пансионатах установлены холодильники. Благодаря этому туристы, прибывающие сюда в жаркое время, смогут приобрести свежее молоко, кефир, бутерброды и другие продукты.

В пансионатах Адлера, Лазаревского, Дагомыса установлены телевизоры. В Кисловодском пансионате и Дагомыском кемпинге оборудованы на открытой воздухе экраны для показа кинофильмов.

Расширяется ассортимент предметов, выдаваемых напрокат туристам. Они могут получать палатки, надувные матрацы, постельные принадлежности, спортивный инвентарь, посуду, столовые приборы, легкую летнюю мебель, гаммаки, фотоаппараты и другие предметы.

Мы рассказали о пансионатах и кемпингах, находящихся на территории РСФСР. Они есть и в других республиках, например в Грузинской ССР: на Украине — под Киевом, Харьковом, Винницей, в Одессе, Ялте; в Закарпатье, в Молдавии — под Кишиневом; в Белоруссии — под Минском. Подробные сведения о каждом из них можно получить во вновь издаваемом Справочнике-путеводителе по пансионатам и кемпингам, который будет снабжен картами-схемами туристских автомобильных маршрутов.

А. ЛЬВОВА,  
ст. инспектор Главурортторга  
Министерства торговли РСФСР.

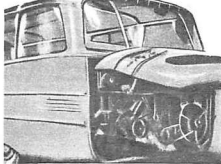


ПЬЕЗОЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ  
СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

Американской фирмой «Клинт» корпорацией разработаны способы получения электрической энергии для систем зажигания небольших двигателей, в которых используется известное явление пьезоэлектричества, т. е. возникновения электрического тока в кристаллах при действии на них механических сил. Фирмой исследовано известное явление пьезоэлектричества, т. е. возникновения электрического тока в кристаллах при действии на них механических сил. Фирмой исследовано известное явление пьезоэлектричества, т. е. возникновения электрического тока в кристаллах при действии на них механических сил. Фирмой исследовано известное явление пьезоэлектричества, т. е. возникновения электрического тока в кристаллах при действии на них механических сил.

ВЕНГЕРСКИЙ АВТОБУС  
«ИКАРУС-303»

На осенней Лейпцигской ярмарке в ГДР демонстрировался новый венгерский автобус «Икарус-303», привлекавший всеобщее внимание своими удачными внешними формами и конструктивными особенностями. Благодаря так называемой «оболочочной» конструкции кузова достигнуто существенное снижение веса автобуса. Как следствие этого, в первую очередь, в результате благоприятного соотношения общего веса машины и мощности двигателя, значительно улучшаются динамические качества автобуса. Кроме того, появилась возможность усилить вместимость салона, чему способствует также и заднее расположение двигателя. Соответственно с конкретными условиями эксплуатации число сидений в автобусе можно изменять от 27 до 38.



Двигатель автобуса «Икарус-303».

ДИСКОВЫЕ ТОРМОЗА НА  
АВТОМОБИЛЕ  
«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ»

На Женевской автомобильной выставке 1961 года демонстрировался спортивный автомобиль «Мерседес-Бенц», все четыре колеса которого оборудованы новыми дисковыми тормозами. Общая рабочая площадь тормозов превышает 200 см<sup>2</sup>; диски выполнены из специального серого чугуна, диаметр их на всех колесах одинаков (250 мм).

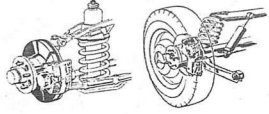


Рис. 1. Рис. 2.  
Дисковые тормоза «Мерседес-Бенц».

На рис. 1 показана конструкция дискового тормоза передних колес; он имеет автоматическую регулировку. Дисковый тормоз на заднем колесе автомобиля показан на рис. 2. Здесь виден отдельный, действующий независимо от гидравлического привода ножного тормоза механический привод ручного тормоза. В системе гидравлического привода предусмотрено мощный сервомеханизм усилителя тормоза, который весьма облегчает процесс торможения.

Дисковые тормоза гораздо более соответствуют динамическим качествам этого спортивного автомобиля, позволяющего максимальную скорость выше 200 км/час, чем устанавливавшиеся до сих пор тормоза барабанного типа. Они оказались эффективнее барабанных тормозов даже с очень развитыми рабочими плоскостями.

Оболочочная конструкция позволила также сделать широкими оконные проемы с тонкими узкими межоконными стенками. Заднее и переднее ветровые стекла — панорамные. В общем комплексе с большими гнутыми фонарями в крыше все это создает отличную круговую обзорность.

На автобус устанавливается рядный четырехцилиндровый четырехтактный форзамерный двигатель «Челси-414» с водяным охлаждением, разделенными головками цилиндров и подвесными клапанами. Рабочий объем цилиндров 5,5 л (ход поршня 140 мм, диаметр цилиндра 112 мм). Двигатель развивает мощность 95 л. с.

Крутящий момент от двигателя передается через сухое одноступенчатое сцепление с гидравлическим приводом, пятиступенчатую коробку передач с косыми зубьями постоянного зацепления и главную передачу, в которой может быть изменено передаточное число (для движения по пересеченной местности).

Подвеска задних колес пневмомеханическая, независимая, на поперечных рычагах; автобус оборудован двухкрусковой системой пневматических тормозов; ручной тормоз действует на задние колеса и имеет механический привод, предусмотрен также и сервотормоз, действующий от воздушной системы и приводимый в действие от руки.

Топливный бак автобуса вмещает около 140 л дизельного топлива; при среднем эксплуатационном расходе топлива 19 л/100 км радиус действия автобуса составляет более 700 км.

Автобус оборудован отопительно-вентиляционной установкой, обеспечивающей поддержание в салоне температуры комфорта (21°С) независимо от погоды.

ФИНСКИЙ МОПЕД «ЗОЛИФЕР»

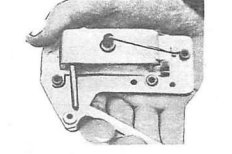
Завод Золифер в Финляндии приступил к выпуску мопедов, выделяющихся оригинальным решением конструктивных связей и оперения. Для проектирования мопеда был приглашен известный финский художник, который внес новый принцип в эту работу; вместо общепринятых методов разработки конструкции, при которых выбор внешних форм и оперения имеет, как правило, подчиненное значение, продвинутое творчество художника позволило выделить выразительные формы мопеда, в которые можно было последовательно вписать тот или иной двигатель.

Рама финского мопеда состоит из двух половин, облицовки двигателя — съемная, передняя фара и задний фонарь органически входят в общий ансамбль. Внутри рамы проходит все электрическое коммункация. Прочность рамы допускает установку второго сиденья.

Подвеска обих колес осуществляется на продольных рычагах с телескопическими вилками.

В качестве силового агрегата на мопеде могут монтироваться любые выпускаемые в Европе двигатели мощностью 2,5—3 л. с. с трехступенчатыми коробками передач.

Максимальная скорость мопеда — 40 км/час; он способен преодолевать подъемы до 20 проц.



«Искровый насос» двигателя «Клинтон».

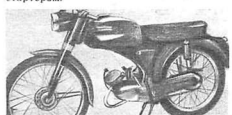
Достоинствами нового генератора являются простота конструкции, легкость и небольшие размеры. Мощность создаваемой им искры не зависит от оборотов двигателя.

Одноцилиндровый двигатель «Клинтон» с пьезоэлектрической системой зажигания демонстрировался недавно на промышленной выставке в Англии. Все системы зажигания этого двигателя состоят из «искрового насоса», свечи и замка зажигания.

ЛЕГКИЙ СПОРТИВНЫЙ  
МОТОЦИКЛ С ДВИГАТЕЛЕМ  
75 см<sup>3</sup>

Итальянская фирма Вилччи выпустила новый легкий спортивный мотоцикл «Гардена» с двигателем мощностью 3,5 л. с. и трехступенчатой коробкой передач.

Одноцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом 75 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 40 мм, ход поршня 43 мм) имеет степень сжатия 9:1 и развивает указанную выше мощность при 7000 об/мин. Двигатель оборудован кингстартером.



Спортивный мотоцикл «Гардена».

На мотоцикле установлено многоскоростное сцепление, работающее в масляной ванне, трехступенчатая коробка передач. Рама сварная, состоит из двух штампованных половин. Подвеска заднего колеса — маятниковая, передняя вилка снабжена телескопами.

Все мотоцикл — 60 кг. Топливный бак вмещает 10 литров бензина. Расход топлива не превышает 2 л/100 км.

## СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ «ЯГУАР», ТИП Е

Интересным экспонатом Женевской автомобильной выставки 1961 года явился английский спортивный автомобиль «Ягуар» тип Е (рис. 1), отличающийся рядом существенных конструктивных особенностей.



Рис. 1. Автомобиль «Ягуар».

Среди них обращает на себя внимание прежде всего устройство кузова, несущая конструкция которого обеспечивает свободный доступ к основным агрегатам автомобиля. Это достигнуто своеобразным решением передней секции кузова, в которой крепится решетчатая рама (рис. 2), а капот, выполненный задом к передним крыльям, открывается вперед, обеспечивая удобный и не ограниченный доступ к двигателю, передней подвеске, дисковым тормозам и органам сцепления и управления. В связи с этим традиционная для «Ягуара» обложка радиатора заменена в этой модели двумя вертикальными входными воздушными отверстиями.

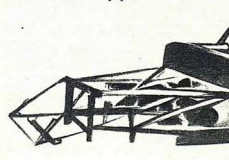
Другой характерной чертой конструкции является отдельная подвеска для самоподруливающего дифференциала, расположенных возле него дисковых тормозов, а также отдельных элементов подвески (рис. 3).

Этот подрамник имеет самостоятельную эластичную подвеску с помощью рессор и четырех расположенных между ним и основной рамой резиновых подушек.

На автомобиле установлен шестцилиндровый рядный двигатель с рабочим объемом цилиндра 3761 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 67 мм, ход поршня 103 мм). Подвесные, установленные под углом, клапаны с приводом от двух расположенных сверху клапанов, алюминиевая головка цилиндров и сухие гильзы с хромированными рабочими плоскостями являются наиболее существенными чертами конструкции двигателя. Степень сжатия 9:1. На нем имеются три горизонтальных карбюратора. Мощность 260 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент двигатель развивает при 4000 об/мин. Сцепление сухое, одностороннее с гидравлическим приводом; коробка передач — четырехступенчатая, задний мост имеет типичное зацепление. На всех четырех колесах автомобиля применяются дисковые тормоза с сервоусилителями и двумя раздельными системами гидравлического привода для передних и задних колес.

Автомобиль «Ягуар», тип Е, развивает, по данным фирмы, максимальную скорость 240 км/час. Он весит 1155 кг, почти на 250 кг меньше предшественной модели; удельный показатель отношения веса автомобиля к мощности двигателя составляет 4,2 кг/л.с. В сочетании с улучшившейся обтекаемостью кузова это обеспечивает высокие динамические качества автомобиля, особенно его динамику разгона. Так, при старте с места автомобиль, по данным фирмы, развивает скорость 160 км/час за 16 секунд.

Рис. 2. Решетчатая рама несущего кузова автомобиля «Ягуар».



Чехословацкий мотоциклетный завод в Стронеце выпускает в 1961 году новые модели мотоциклов той же кубатуры (125 и 175 см<sup>3</sup>), что и выпускавшиеся ранее марки Ява-М, но с некоторыми измененной конструкции. На первый взгляд новые мотоциклы ЧЗ-125 (тип 43) и ЧЗ-175 (тип 450) мало отличаются от прежних моделей. Обращает на себя внимание лишь развитое обрешение цилиндра, имеющего одну выгнутую трубу, которая входит в мощный сгароборазный глушитель. Но эти конструктивные изменения позволили значительно улучшить динамические и экономические качества обоих типов мотоциклов. Опорно-выпускная система, обеспечивающая более современному наполнению цилиндра рабочей смесью, дает значительное повышение мощности двигателя. Хотя размеры цилиндра двигателя не увеличились — у двигателя типа 453 рабочий объем цилиндра равен 123,5 см<sup>3</sup> (диаметр цилиндра 52 мм, ход поршня 58 мм), а у двигателя типа 450 соответственно 117,7 см<sup>3</sup> (диаметр 58 мм, ход поршня 55 мм), — мощность малого двигателя возросла до 7 л.с. при 3000 об/мин, а мощность большего превышает 10 л.с. Благодаря значительно усиленному кузову охлаждения обеспечивается устойчивая работа двигателей при длительных высоких нагрузках. Степень сжатия в малом двигателе равна 8:1, а в большем 7,5:1.

Мотоциклы обоих типов выпускаются с одинаковым шасси. Рама сварена из стальных труб, имеющая в отличие от прошлых моделей круглое сечение; задняя часть рамы не претерпела существенных изменений, передняя же отличается довольно значительно — рулевая головка рамы выполнена из двух пресованных половин, соединенных продольным сварным швом и в свою очередь приваренных к опорной трубе рамы. В раму встроены замки, при помощи которых можно зафиксировать руль. Значительно изменена телескопическая передняя вилка, конструкция которой продиктована изменившимися динамическими качествами машин обоих типов. Вместо относительно сложного механизма прежней вилки применена оригинальная конструкция, в которой нижняя опорная

трубка телескопа используется в качестве рабочей цилиндра гидравлического амортизатора двойного действия. Верхняя часть вилки имеет обложку, в которую встроены кары; установка фары легко регулируется.

Задняя маятниковая вилка посажена на очень широкую ось, которая постоянно смазывается маслом, поступающим из коробки передач. Подвеска осуществляется на упругих элементах при помощи гидравлических амортизаторов.

В обложке задней части мотоцикла предусмотрены два вилка — для инструмента и для аккумуляторной батареи (6 вольт, 45 ватт).

Двигатель выполнен в одном блоке с четырехступенчатой коробкой передач, дисковое сцепление с пробковыми frictionными накладками работает в масляной ванне и выключается при пересечении передач автоматическим, с помощью специального механизма, на конструкцию которого взят патент (так же, впрочем, как и на обрешенную выше конструкцию передней вилки).

Применение двигателя с одной выпускной трубой облегчает доступ к картеру вторичной цепи, контрольная крышка которого выполняется теперь из резины и расположена с наружной стороны. Вместо резиновых вилков, применявшихся для устранения бегания цепи о стенки картера, применены специальные фантовые из полиамидных соединений.

На мотоцикл обоих кубатур устанавливаются топливные баки одинаковой емкости (16 л). Мотоцикл ЧЗ, тип 453, весит 112 кг (без заправки), сухой вес мотоцикла ЧЗ, тип 450, равен 115 кг.

В результате весьма благоприятного соотношения веса мотоциклов и мощности устанавливаемых на них двигателей достигается отличные динамические качества обеих машин; они способны преодолевать подъемы до 37 проц, имеют хорошее ускорение. Максимальная скорость мотоцикла ЧЗ-453 достигает 80 км/час, мотоцикла ЧЗ-450 равна 95 км/час.

Габаритные размеры мотоциклов: длина — 1850 мм, ширина — 450 мм, высота — 1010 мм, просвет — 180 мм, база колес — 800 мм.

Рис. 3. Подрамник заднего моста автомобиля «Ягуар».

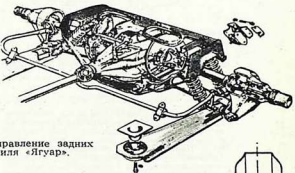
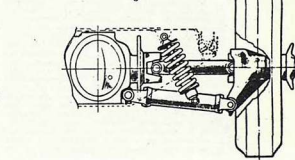


Рис. 4. Подвеска и управление задних ведущих колес автомобиля «Ягуар».



## ГЕНЕРАТОР ПЕРЕМЕННОГО ТОКА С КРЕМНИЕВЫМИ ВЫПРЯМИТЕЛЯМИ

Потребление электрической энергии в современном автомобиле постоянно возрастает. Между тем на автомобилях до сих пор применяются генераторы постоянного тока, мощность которых ограничена во многих отношениях. Вследствие этого, генератор и аккумуляторная батарея, благодаря тому, что они много работают с полной нагрузкой, подвержены различным повреждениям.

Дальнейшее усиление электроэнергетики центра в автомобиле обычными средствами не оправдывает себя ни по стоимости, ни в конструктивном отношении, поэтому в последние годы конструкторы автомобилей серьезно занимаются поисками новых видов генераторов. В частности, большие работы ведутся в области создания так называемых альтернаторов, отличающихся от обычных генераторов тем, что они сами преобразуют производимый ими переменный ток в постоянный при помощи встроенных выпрямителей.

Собственно, альтернаторы известны в электротехнике уже давно, но использовались они до сих пор лишь в специальных конструкциях. В 1960 году альтернатор впервые был установлен в качестве серийного электрооборудования на компактном автомобиле «Крайслер», выпущенном концерном Крайслер. Ныне, после годичного опыта эксплуатации в различных условиях, резко возросшим, вышедшим из моды и модели автомобилей, выпускаемых концерном.

Важным условием серийного производства альтернаторов явилось освоение промышленных методов изготовления кремневых диодов, которые применяются в альтернаторах для выпрямления тока и заменяют требующие много места селеные выпрямители.

Обычного генератора постоянного тока с коммутатором. Вместо последнего в альтернаторе применяется полупроводниковый элемент (кремневые диоды). Их основной элемент образуется полупроводниковым кристаллом, который проводит ток только в одном направлении. Применяемые в альтернаторе «Крайслер» кристаллы пропускают, например, в одном направлении ток силой в 20 ампер с потерей напряжения не более 1,5 вольт, в другом же направлении они препятствуют прохождению тока при максимальных потерях в 1 миллиампер.

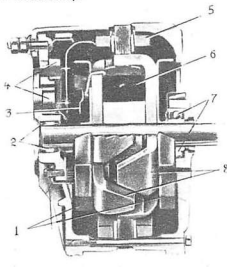


Рис. 2. Альтернатор «Крайслер»: 1. Охлаждающие пластины; 2. Игольчатые подшипники; 3. Контактное кольцо; 4. Диоды; 5. Обмотки статора; 6. Натяжки магнитного поля; 7. Шариковые подшипники; 8. Полоса ротора.

Конструктивное устройство альтернатора, устанавливаемого на серийных автомобилях Крайслер, показано на рис. 2. Вслед за коллектором в нем имеются контактные кольца, с помощью которых и вращающимся магнитным полюсам подводится постоянный ток возбуждения. Контактные кольца не разделены на сегменты, а представляют собой гладкую поверхность, по которой скользят угольные щетки, в щелях эконоими места щетки расположены параллельно оси, а другая радиально.

Статор альтернатора выполнен из литовой стали с тридцатью шестью шлицами для обмотки. Последняя состоит из трех частей, начала которых соединены в одной точке (рис. 3). В каждом из трех витков индуктируется переменные ток, т. е. речь идет о трехфазном альтернаторе.

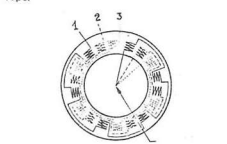


Рис. 3. Трехфазная обмотка альтернатора.

Переменный ток одной фазы выпрямляется двумя диодами, из которых первый пропускает только положительный, а другой только отрицательный ток. Входные провода диодов подводятся отдельно к соответствующим клеммам отсюда и потребляется ток. Генерируемый в трехфазной машине ток выпрямляется двумя группами диодов, по три диода в каждой. Для нормальной работы диодов требуется низкая температура, поэтому отвод тепла здесь чрезвычайно важен. Кремневый кристалл встроен в толстоствленную медную гильзу, запрессовываемую в алюминиевый картер альтернатора (рис. 4). Отвод тепла обеспечивается воздушным потоком, создаваемым вентиляторами лопастями ротора.

В практическом исполнении вращающийся магнит имеет не два (как показано на схеме), а шесть пар полюсов, несущих обмотку возбуждения. Алюминиевый картер альтернатора разъемный; обе его половины соединяются тремя болтами. Между щетками на контактное кольцо и массой предусмотрен небольшой конденсатор.

Главное преимущество альтернатора состоит в том, что он монет упрощает работу двигателя, производит достаточную зарядку аккумуляторной батареи. Он производит такое количество электроэнергии, что батарея не подвергается никаким нагрузкам, да и вообще включены все имеющиеся в автомобиле потребители тока. Это происходит благодаря быстрой тиарстанию мощности на низких оборотах. Альтернаторы «Крайслер» включаются в работу уже при 375 оборотах двигателя в минуту, а в время как генераторы постоянного тока начинают давать ток лишь с 600 об/мин. В зависимости от конструкции и модели альтернатора сила тока при холостых оборотах двигателя составляет от 4 до 10,5 ампера. Двигатель монет длительно эксплуатироваться на режиме высоких оборотов, поскольку отсутствуют коллектор и щетки. Вес альтернатора на 4-5 кг меньше, чем вес соответствующего генератора постоянного тока.

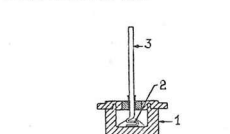


Рис. 4. Устройство диода: 1. Медная гильза; 2. Кристалл кремния; 3. Контакт.

Большим преимуществом альтернатора является то, что в системе зажигания автомобиля значительно упрощается и полностью отпадает необходимость в реле обратного тока. Благодаря действию диодов, пропускающих ток лишь в одном направлении, можно, при холостых оборотах двигателя посылать обратно в аккумулятор в альтернатор. Поскольку мощность характеристик альтернатора на режиме холостых оборотов пренебрежимо мала, становится излишним ограничение мощности с помощью регулятора тока. И, наконец, отпадают различные неизбежные при генераторах постоянного тока, заботы по обслуживанию и уходу, так, например, замена щеток, выравнивание коллектора и пр.

Инж. Н. ПАВЛОВ.

## ПРИЗНАКИ ПРЕИМУЩЕСТВЕННОГО ПРАВА ПРoeзда

Схемы, приведенные на рис. 4, помогут усилить применение поясненных выше признаков. (См. «Знак» № 5).

Водители Ю имеют преимущественное право проезжать перекресток, а приближающиеся к перекрестку водители В и З обязаны уступить дорогу (схема а), если:

- проезд, на котором находится водитель Ю, является главной улицей или дорогой;
- все проезды имеют одинаковое транспортное значение, но водители Ю находятся на проезде, имеющем уклон;
- дорожные условия всех проездов равны, но транспортные средства, управляемые водителями Ю, относятся к группе более высокой очередности.

На трехстороннем перекрестке, где один из проездов является главным (схема б), применим только один признак, т. е. преимущественным правом проезда пользуются водители, проезжающие по главной улице (Дороге).

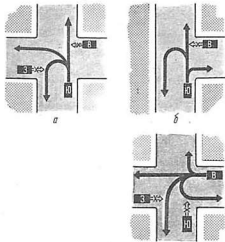


Рис. 4.

Выше было пояснено, что на трехсторонних перекрестках-развилках признака главной улицы или дороги нет, поэтому преимущественно предоставляется по одному из трех остальных признаков, например, при равном праве на очередности — водителям, находящимся справа.

Если с трех сторон к перекрестку подъезжали автомобили (или другие транспортные средства одной группы очередности), то автомобиль Ю не имеет права выехать на перекресток, как это было показано на схеме а, так как справа от него имеется другой автомобиль. В такой обстановке преимущественное право проезда получает автомобиль В, как не имеющий помощи с правой стороны (схема б).

## ПРИНЦИП ВСТРЕЧНОГО РАЗЪЕЗДА

Чтобы повысить пропускную способность перекрестков, Правилами движения предусмотрена организация встречного разъезда.

\* Раздел ведется под редакцией Г. М. Соловьева.  
\*\* Окончание. Начало см. в № 5 журнала.

ного разъезда. Если какое-либо транспортное средство, пользующееся по одному из признаков преимущественным правом проезда, выезжает на перекресток, то одновременно с ним может выехать на перекресток встречный водитель, независимо от того, каким видом транспорта он управляет и в каком направлении он намеревается проехать через перекресток (рис. 5). Необходимо

Рис. 5.

обратить внимание на то, что правом выезда на перекресток за счет встречного транспорта (как говорится, «под прикрытием») может воспользоваться только один водитель.

Во время густого тумана выезжать на перекресток, не имея преимущественного права проезда по признакам особенностей пути или по правилу «правой стороны», запрещено, т. е. правило встречного разъезда не применимо.

## ПОВОРОТЫ И РАЗВОРОТЫ

Поворачивать в каком-либо направлении на нерегулируемом перекрестке можно, только пользуясь преимущественным правом проезда, или при условии, что поворот не помешает водителям, пользующимся таким правом (ст. 60 Правил).

На рис. 6а показано, что водителю Ю можно повернуть направо только при условии, что это не помешает транспорту З, пользующемуся преимущественным

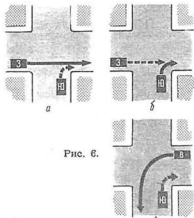


Рис. 6.

## АВТОМОБИЛЬ НА НЕРЕГУЛИРУЕМОМ ПЕРЕКРЕСТКЕ\*\*

ним правом проезда, предположим, по виду транспорта. Однако, если водитель Ю сам пользуется преимущественным правом проезда, допустим, как находящийся справа (схема «а»), то транспорт З, хотя и проезжает в прямом направлении, не должен помешать поворачивающему водителю. Поворачивая направо, нужно обеспечить возможность беспрепятственно повернуть налево транспортному средству В (схема «в»), — он может поворачивать, не объезжая центра перекрестка, а транспорт Ю не должен мешать такому движению.

На рис. 7 по схеме «а» водитель Ю поворачивает налево, уступая дорогу транспорту В, имеющему преимущественное право проезда, допустим, по правилу «правой стороны», а по схеме «б», где водитель Ю пользуется преимущественным правом проезда, допустим, как движущийся под уклон, ему уступает дорогу транспорт В, а транспорт З не имеет права даже выехать

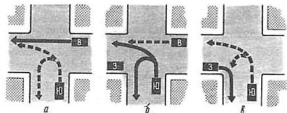


Рис. 7.

на перекресток. На схеме «в» водитель Ю может произвести маневр, только уступив дорогу транспорту З, пользующемуся преимущественным правом проезда, допустим, по виду транспорта.

## КОГДА ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ПРАВО ПРoeзда УТРАЧИВАЕТСЯ

Во всех рассмотренных выше случаях транспортные средства, пользовавшиеся преимущественным правом въезда на перекресток, сохраняли это право до полного освобождения перекрестка. Однако в одной ситуации, создающейся на перекрестке при повороте налево, преимущественное право по середине перекрестка утрачивается и переходит к другому транспорту, который не только не пользуется преимущественным правом проезда, а даже выезжал на перекресток за счет встречного движения «под прикрытием». Чтобы усилить это правило, необходимо расчленил движение через перекресток на два периода: первый период — въезд

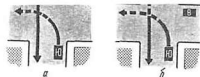


Рис. 8.

на перекресток и движение до места, где возможно пересечение путей транспорта, и второй период — освобождение перекрестка, т. е. движение после того, как взаимные помехи исключены.

На рис. 8а показано, что транспорт Ю с одного вида одновременно въехал на перекресток, но в середине перекрестка водитель Ю должен остановиться и пропустить транспорт С, как и любой транспорт, движущийся в прямом направлении навстречу или сзади (это может быть трамвай или транспорт специальной назначения, проезжающий по резервной зоне).

На рис. 8б преимущественным правом (допустим, по типу) пользуется транспорт Ю. «Под прикрытием» выехал на перекресток транспорт С, но в середине перекрестка транспорт Ю, как поворачивающий налево, утравчивает свое преимущественное право на движение перед транспорт С, проезжающим в прямом направлении и уступает ему дорогу (ст. 60, ч. II Правил).

Вспомним, что по схеме на рис. 7б водитель Ю, пользующийся преимущественным правом въезда на перекресток, и при повороте сохраняет это право относительно транспорта В, так как последний движется, хотя и в прямом направлении, но не навстречу.

### ПРЕИМУЩЕСТВЕННОЕ ПРАВО ВОЗНИКАЕТ ПРИ ИЗМЕНЕНИИ ОБСТАНОВКИ

На рис. 9 нет пересечения путей транспорта в поперечном направлении. Однако пути совмещаются при въезде обоих транспортных средств в один и тот же проезд и возникает вопрос о преимущественном праве на движение в период поворота.

Если водитель Ю пользуется преимущественным правом въезда на перекресток, предположим, по виду транспорта, то он, как известно, сохраняет это право до въезда из пределов перекрестка, т. е. водитель С должен уступить ему дорогу. Если же преимущественным правом располагает транспорт С (схема «б»), то ему должен уступить дорогу водитель Ю, поворачивающий налево.

Если транспорт В и З (схема «а»), относятся к одной группе, то, поскольку после поворота транспорта З транспорт В окажется справа, он приобретает преимущественное право проезда. В заключение напомним, что поворотом на перекрестках должно предшествовать перестроение в ряды при обязательной подаче предупредительных сигналов маневрирования (ст. 58, ч. 1).

Водитель, твердо усвоивший и точно выполняющий правила проезда нерегулируемых перекрестков, никогда не окажется виновником дорожных происшествий на них.

Рис. 9.

Одесское книжное издательство в 1940 году тиражом в 200 тыс. экз., выпустило книжку «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР» (пособие). Автор пособия инженер-механик А. Иванов в предисловии пишет: «Тщательное изучение и строгое соблюдение этих правил водителями и пешеходами будет способствовать полной ликвидации дорожно-транспортных происшествий...»

Последнее совету автора и наименее изучение его пособия с обложки. В лизах светофора помещены сигналы регулировщика, символика цветного жезла: грудь регулировщика — красный сигнал, правый бок с вытянутой вдоль груди правой рукой — зеленый сигнал. В действительности же зеленый и красный сигналы светофора не соответствуют положением регулировщика, показанным на обложке. Эта же грубая ошибка повторена автором в тексте на стр. 35 книжки и в подписях к рис. 11 и 12.

На стр. 67 автор вопреки действующим Правилам разрешает пользоваться звуковым сигналом в городах, а на стр. 73 рекомендует ожидать разрешения на движение у линии «стоп», а при ее отсутствии — за 5 м до пешеходного перехода или до границы нерегулируемого перекрестка, тогда как это условие справедливо только для регулируемых перекрестков.

На стр. 75 пособия водители обязаны

### ОТ РЕДАКЦИИ

Подготовившая рецензию В. Борнсова к опубликованию в журнале, редакция получила возможность убедиться в том, что недостатки в книжке А. Иванова значительно больше, чем отмечено рецензентом. Многие ошибки автора настолько серьезные, что редакция читает своим долгом предостеречь от них читателей.

На стр. 7 в определении восторженности улиц неправильная ориентировка на левый стороне движения. Эта ошибка повторена на стр. 83—85, 89, 93, где комментируется преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков.

Примененный термин «сплошные перекрестки» (стр. 13, 14 и др.) вводит от неправильности понимания требований Правил, основанных на объективных характеристиках пересечений.

Безоговорочная ориентация на открытие дверей и высаживание пассажиров только с правой стороны автомобиля (стр. 20) ставит под угрозу безопасность людей при остановке автомобиля на левой стороне улицы или дороги [эта ошибка повторена на стр. 108].

Знак «Прямо только при зеленом сигнале светофора» не предусмотрен ГОСТом 2965—60, его описание нет в единых Правилах движения и в нем нет необходимости при наличии светофора с дополнительными сигналами «стрелка» (стр. 36).

Необоснованным является утверждение автора на стр. 61, что водители должны уметь мысленно проводить ли-

няют производить разворот на участке квартала и на перегоне дороги в один прием, т. е. без применения заднего хода. Как бы сам автор решил эту задачу на узкой дороге!

На стр. 79 автор сочинил запрещенные обгона при знаках «Подъезд звукового сигнала запрещена» и «Место поворота для движения в обратном направлении».

На стр. 80—81 А. Иванов запрещает при густом тумане буксировку, учебную езду, проезд по травянистым путям, а в период гололеда и переозвучивание людей на грузовых автомобилях. В разделах «Буксировка и транспортировка» (стр. 101—102) и «Учебная езда» (стр. 103) автор противничит самому себе, так как не ограничивает водителя густым туманом.

В разделе «Проезд перекрестков» (стр. 82) автором введено понятие «одновременного подъезда», не предусмотренное действующими Правилами.

Не виню вас как следует в содержании и принципиальную новизну единых Правил движения. А. Иванов выдает за действительное давно устаревшие требования и ограничения.

На стр. 31 автор дает право проезда траекторными перекрестками в прямом направлении при красном сигнале светофора, что не допускают единые Правила.

На стр. 69 и 105 рекомендуется при

нии безопасности и вести транспорт, соблюдая связанные с этим линиями правила. Водители не могут, а потому и не обязаны предполагать наличие сплошных или пунктирных линий, устанавливающих различные по характеру ограничения. Только реально существующие и отчетливо различимые линии могут обладать юридической силой ограничения. Отсюда совершенно неправильным является утверждение автора на стр. 63, что «воображаемая осевая линия, проходящая по середине улицы, имеет такое же значение, как обозначенная на проезжей части» (Р. д.).

Характер ограничений, возникающих при выделении на проезжей части резервной зоны, зависит от того, какими линиями она обозначена — сплошными или пунктирными. Отжидание автором любой резервной зоны со сплошной осевой линией (стр. 64) является вымыслом, способным причинить вред правильной организации обгонного движения, например, на тропических дорогах.

Текст на стр. 66 приводит к ложному выводу, что милиционер признает регулирующим движение только в том случае, если он находится в центре перекрестка. Эта неправильная мысль прямо высказана автором на стр. 39. Водители обязаны подчиняться сигналам милиционера, регулирующего движение, независимо от того, где тот находится — в центре перекрестка или в стороне от него.

На стр. 73—74 автор многократно и



встрече с другим водителем в ночное время переходит из ближний свет или включает подфарники без оговорок, что на несветящихся загородных дорогах при встрече нужно обязательно оставить включенным ближний свет.

На стр. 69—70 автор подробнейшим образом описывает расположение автотранспорта на улицах и дорогах по типам, как это предусматривалось старыми правилами, и ни слова не говорит о том, что нельзя двигаться в левых рядах, когда свободны правые.

Подобная же ошибка сделана при объяснении правил встречного разъезда на стр. 77, где дана ориентировка «по старшинству транспорта»; такое условие не перешло из старых Правил в новые. Еще вреднее то, что автор по нескольким местам такие важные для безопасности разъезда признаки, как «рыла» и «ухо».

Новые Правила в обстановке повышенной опасности обязывают двигаться со скоростью не более 20 км/час и при конкретно сложившейся обстановке быть способным замедлить движение или остановиться. Определение «снижать скорость до пределов, обеспечивающих безопасность движения», в общественных Правилах не применяется как неконкретное, автор же этим понятием пользуется очень часто, например на стр. 80, 81, 98 и др.

Рекомендации о порядке движения в зоне трамвайных остановок целиком перенесены на стр. 81 со старых правил и

настойчиво требует при повороте налево пропустить встречный транспорт, но ни разу не упоминает об обязательном пропуске также транспорт, следующий в попутном направлении. Здесь же приводится неверная мысль, что для водителя электротранспорта общие правила поворота налево не являются обязательными.

Обгон — необходимый маневр, без которого не могут быть использованы преимущества быстросходных транспортных средств. Обгон при неумелом его выполнении опасен, но этим не могут быть оправданы ограничения, приведенные автором в книге. Вот пример: «обгон разрешен на ровных и прямых участках дорог» [стр. 78]; «при одностороннем движении на дорогах во время обгона допускается выезд на осевую линию» [стр. 78]; «перед обгоном на загородных дорогах водитель обязан бр... подать звуковой сигнал» [стр. 79].

То же встречается и на стр. 97—98, где автор исключением и добавлением отдельных слов необоснованно расширил перечень обстоятельств, в которых скорость движения не должна превышать 20 км/час: «при проезде мимо мест скопления пешеходов» [исключены слова «на проезжей части»]; «в тумане» [исключено слово «густой»]; «снегопаде» [это слово употреблено в дополнение к слову «буран», причем вторично на стр. 105].

На стр. 102 запрещенные массовой перевозкой пассажиров в грузовых автомобилях при их буксировке по некачественным

полюстью не соответствуют единым Правилам движения по улицам и дорогам СССР.

Не справился автор и с методическим построением пособия. На стр. 39—58 приведены достоящие сигнальные знаки нового ГОСТа 2965—60. Читатель вправе был ожидать подробных объяснений новых знаков, а автор даже не указал, за сколько метров до места опасности устанавливаются предупреждающие знаки, каковы зоны действия запрещающих знаков и т. д.

На стр. 67—69 описаны электрические сигналы поворотов, как подавать сигнал рукой, автор почему-то не поясняет, тогда как в Правилах дан точный код ручной сигнализации.

На стр. 75 при перечислении мест, где запрещены развороты и движение задним ходом, указано: «е) во всех местах, где запрещен левый поворот». А вот где запрещен левый поворот, автор не смел указать, так как Правилами предусмотрены одни и те же запрещения как для поворотов налево, так и для разворота.

Из сказанного можно сделать вывод, что пособие извращает принципиальные положения действующих Правил.

Потому еще раз хочется пожелать, чтобы все учебники, пакеты и другие пособия по правилам движения перед сдачей в печать просмотрелись и корректировались компетентными лицами в одном каком-либо органе, независимо от того, в какой союзной республике они подготовлены к печати.

В. БОРИСОВ,  
старший госавтоинспектор ГАИ  
Тамбовской обл.

Важным причинам распространено на любой автомобиль при любом количестве людей в нем, а на стр. 108 запрещается перевозка людей на грузовых прицепах необоснованно отнесено и авторитарным всем типов. Вместе с тем на стр. 107 опущены: а) важное условие допуска шоферов любого класса к массовой перевозке пассажиров на грузовых автомобилях — безупречная работа в течение двух последних лет, б) запрещение перевозки людей, сопровождающих груз, на грузовых автомобилях или выше бортов открытого кузова.

Неправильна рекомендация на стр. 105 двигаться со светом в одной только левой фаре.

Перечни случаев запрещения разворотов, остановок и стоянок, приведенные в книге, — устарели и могут дезориентировать читателей, в частности необоснованно запрещена стоянка на уклонах.

Редакция уже выступала против выпуска в свет недоброкачественных пособий по правилам движения. В связи с выходом книги А. Иванова мы вынуждены вновь обратить внимание работников республиканских ГАИ на острую необходимость организовать компетентное рецензирование рукописей с тем, чтобы резко повысить качество литературы по правилам движения транспорта.

## НОВЫЕ МАСТЕРА ПО МОТОЦИКЛЕТНОМУ СПОРТУ

По итогам выступлений в соревнованиях 1960 года звание мастеров спорта получили следующие спортсмены-мотоциклисты:

Р. И. Абдурашитов («Труда», Уфа), В. А. Антонио («Труда», Уфа), Н. И. Ануфриева («Трудовые резервы», Ленинград), А. А. Ашманов («Труда», Уфа), В. Арбеков (ДОСААФ, Подольск), С. П. Арманд (Советская Армия), Г. М. Артамонов (ДОСААФ, Кадьяк), А. А. Арутюнян (ДОСААФ, Ленинград), В. Г. Архангельский (ДОСААФ, Сталинград), В. И. Асташиин (ДОСААФ, Питерский завод), В. И. Бахвалов (ДОСААФ, Уфимотимир), Б. М. Баяз (ДОСААФ, Алма-Ата), Г. М. Ванула (ДОСААФ, Симферополь), Я. И. Вайтхельм (Сталинград, Сталинград), Б. Г. Бзенно (ДОСААФ, Хмельницкий), В. А. Белкин (ДОСААФ, Керсон), В. Ф. Бесонов (Советская Армия), В. В. Беллев («Труда», Уфа), Н. П. Бондаренко (ДОСААФ, Днепропетровский), Э. Г. Борсенов («Труда», Харьков), И. И. Бутовский (Советская Армия), Б. М. Бурачков (ДОСААФ, Одесса), У. И. Ваадрепс (ДОСААФ, Таллин), И. И. Вайтхельм («Труда», Уфа), Я. Д. Вайтхельм (Советская Армия), Л. А. Васильев (ДОСААФ, Брянск), В. Е. Ветров (ДОСААФ, Кушнинское), М. П. Ветроградов («Труда», Барнаул), В. А. Вербицкий («Даугава», Рига), Р. Ф. Витвицкая («Навля», Таллин), В. И. Вилас (Советская Армия), К. Вилберг (ДОСААФ, Таллин), В. М. Виницкий (ДОСААФ, Львов), В. Г. Витвицкий (ДОСААФ, Советская Армия), В. М. Влюков (Советская Армия), В. М. Влюков (ДОСААФ, Алма-Ата), В. И. Волков («Локомотив», Новосибирск), Е. Д. Вырлан (ДОСААФ, Кишинев), И. С. Галковский (ДОСААФ, Таганрог), Ю. Ю. Гапоров (ДОСААФ, Алма-Ата), Ю. С. Герасименко (Советская Армия), С. С. Герасименко (ДОСААФ, Кишинев), И. П. Голованов (Киев), Э. Ф. Гончаров (ДОСААФ, Ленинград), Б. Э. Гончаров («Труда», Таганрог), В. И. Гончарук (Пятигорск), Б. И. Гончарук (ДОСААФ, Коломый), В. М. Горшко («Трудовые резервы», Москва), П. Д. Горшков (ДОСААФ, Воронеж), И. И. Григорьевский (ДОСААФ, Ташкент), С. П. Григорий (ДОСААФ, Ереван), О. С. Гринберг («Советская Армия», Уфа), В. И. Грошев («Труда», Уфа), А. А. Гошенко (ДОСААФ, Киев), А. Н. Гринельская (ДОСААФ, Черновик), Т. Б. Грозневская («Буревестник», Днепропетровск), А. В. Губин (ДОСААФ, Ярославль), А. И. Гугуев (ДОСААФ, Нальчик), И. П. Гун (ДОСААФ, Днепропетровский), Ю. И. Даниеля (ДОСААФ, Грозный), А. Г. Демидов («Труда», Уфа), В. Д. Демидов («Труда», Уфа), Е. И. Дорговодов (Советская Армия), Е. И. Дьячонков («Спартак», Калуга), И. И. Егоров (ДОСААФ, Ленинград), Ю. Ф. Егоров (ДОСААФ, Иваново), Л. П. Ерохин (ДОСААФ, Ульяновск), М. М. Жарнова (Советская Армия), И. И. Жидков («Трудовые резервы», Москва), В. П. Жуков (Советская Армия), В. И. Завидов («Локомотив», Красноярск), В. И. Завидов («Труда», Уфа), Г. А. Завьялов (ДОСААФ, Свердловск), А. Н. Заднов (Советская Армия), И. Д. Зайков (Советская Армия), Б. А. Захаров (ДОСААФ, Красногорск), В. И. Золотарев (ДОСААФ, Воронеж), Ю. А. Иванов (ДОСААФ, Ленинград), И. Ивановично («Локомотив», Днепропетровск), И. С. Иванки (Советская Армия), А. М. Ильинских («Труда», Брянск), Ф. Истом («Труда», Вискуля), Ф. Ф. Кадыров («Труда», Уфа), Р. Н. Казарян (ДОСААФ, Ереван), И. З. Калинин («Трудовые резервы», Таллин), С. Я. Каласпорова («Навля», р-н Вындра, Эстонская ССР), А. А. Канут (ДОСААФ, Таллин), Г. И. Киченко («Труда», Уфа), В. И. Киченко (Советская Армия), Л. М. Кирибан («Красное Знамя», Минск), И. П. Караванский (ДОСААФ, Днепропетровск), Ю. А. Карачун (Москва), Л. А. Карачун (Советская Армия), М. И. Карпов (ДОСААФ, Ульяновск), В. Е. Карпович (Советская Армия), Кенух («Труда», Таганрог), Н. В. Киселев (ДОСААФ, Брянск), В. В. Кисин (ДОСААФ, Сталинград), В. А. Кисляков (Тбилиси), В. И. Кисрибинский (ДОСААФ, Днепропетровский).

СПОРТ  
ЗАВЯНОМ

# ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

## Крупный успех чехословацких автомобилей „Шкода“ в ралли Монте-Карло

Исключительно сложная трасса ралли Монте-Карло вступила в пятый этап своего первого этапа первенства Европы по ралли, уготовила в этом году его многочисленным участникам трудности, связанные с напряженным походом. Как известно, весна в Европе в этом году отличалась резкими изменениями атмосферных условий, и это существенным образом сказалось также и на ходе соревнований по ралли.

Участие в ралли Монте-Карло приняли 346 экипажей, стартовавших в Варшаве, Стокгольме, Глазго, Гагге, Париже, Африках, Лиссабоне, Франкфурте-на-Майне и других европейских городах. Финишировало 153 экипажи, из которых 12 заключительно соревнованию ралли — гонкам на кольцевой трассе в Монте-Карло — было допущено лишь 120. Судьба всего соревнования решалась на участке между Шарбоньером и Монте-Карло, проходящем через центральный массив Французские Альпы. По условиям соревнования, звездная трасса всех стартовавших в разных городах экипажей складывалась общая для всех: гонимая дистанция протяженностью 706 км. На этой дистанции было пять специальных скоростных участков, общей протяженностью 139,25 км. Не говоря уже об исключительно высоких заданных скоростях за всей дистанции, здесь же общей длиной высоты составляла около 8000 метров, ралли проходило в темпе самой настоящей автомобильной гонки. Характерно, что до Шарбоньера дошли, за редким исключением, почти все автомобили, причем большинство экипажей — с небольшим количеством штрафных очков. На решающем же, альпийском участке трассы на соревнованиях вышло около половины экипажей.

Большой успех в ралли Монте-Карло выпал на долю французских малолитражных автомобилей марки ПЛ-12 и чехословацких «Шкода-Октанья». На последних, в частности, выступали австрийские, финские, норвежские, швейцарские и датские спортсмены. Особенно большого спортивного успеха на «Шко-

де» добился финский экипаж в составе П. Роттуса и К. Коскенина (всего 173), отлично прошедший самый трудный участок ралли от Нолд до Кошнера, где на дистанции 30 км первыми выехали с места 1440 м. Финские спортсмены заняли первое место в своем классе автомобилей (1000—1300 см<sup>3</sup>). Второе место в этом классе занял также экипаж, выступавший на «Шкоде», — это были норвежские спортсмены Гельберг и Мартинсен.

В общем зачете решающую роль играл некий гандикапный фактор, учитывавший соотношение рабочего объема цилиндрического двигателя и сухого веса автомобиля, причем таким образом, что увеличение веса давало некоторые преимущества. Немецкий журнал «Иллюстрированный Моторист» («ГР») отмечает, что подобный фактор вряд ли может содействовать техническому прогрессу в современном автоспорте, для которого характерно стремление к облегчению конструкций. Устроители соревнования, по своим видениям, руководствовались иными соображениями, связанными с рекламой некоторых моделей автомобилей. Так, безусловным преимуществом имели на этой трассе французские автомобили «Панар» и австрийские «НСУ-Принц» (ГР) пробыл, например, упомянутый участок Коль — Кошнер со средней скоростью 49,7 км/час и, соответственно, 51 км/час, они оказались на более быстрых местах, чем «Форсе-Супер», развивавший здесь среднюю скорость 67,2 км/час. Дело в том, что у «Форсе» таинственный выбор составлял 0,401, то время как у «Панара» — 0,291, у «НСУ-Принца» — 0,305 и т. д.

Первые три места в общем зачете по итогам ралли Монте-Карло заняли экипажи, выступавшие на автомобилях «Панар ПЛ-17». Победители ралли Морис Мартин и Ренеуэ Барто — малознакомые французские спортсмены впервые дошли успеха на международных соревнованиях. Финские спортсмены Кайлакс и Экунд, выступавшие на «Шкоде», заняли в общем зачете шестое место.

в системе зажигания, заставила механиков отказаться от борьбы за первое место.

Техки показали себя в этих соревнованиях новые автомобили «Маерати». К концу седьмого часа с дистанции сошел последний из пяти экипажей, выехавших на этих машинах. Не выдержали темпа гонки и американские спортивные машины «Шверле», модифицированные в этих соревнованиях итальянская фирма «Феррари», семь автомобилей которой заняли лучшие призовые места.

Победители гонки Филип Хилл и Оливье Генебьев прошли за 12 часов 110 км с минимальными потерями в общей сложности 1757,3 км. Это новый рекорд трассы. Прежний рекорд, установленный в 1958 году, принадлежал тому же Хиллу.

## КАРТИНГ НА ЛОЖНОМ ПУТИ?

Сообщения из-за границы все более и более свидетельствуют о том, что картингу — новому виду автомобильного спорта — уже сейчас угрожает выживание профессионализма. Соревнования все чаще носят коммерчески-рекламный характер, а порой проводятся и с применением взятков. Многие фирмы и спортсмены строят карты с думью и даже тремя моторами, стремятся придать им чересчур высокие выступления.

Особенно ярко такое отношение к картингу проявляется в США, где повсюду уже и без специального разрешения на картах бешеную скорость радят высокие денежные призы.

Известный спортсменотспорт-Кронин, недавно на Багамских островах в рамках проводившейся здесь с большим рекламным шумом «Неделя автомобильного спорта» было разыграно «Первенство мира по картингу» (I), в котором приняло участие 126 спортсменов из Англии, Италии, Мексики, США и других государств. В числе участников оказался один из автомобильных гонщиков высшего класса Стиндлинг Мосс, выступавший на трехмоторном карте, развивавшем максимальную скорость 185 км/час.

На соревнованиях были установлены довольно высокие денежные призы (первый приз — 5000 долларов), из-за которых возникла острая спортивная борьба на американский лад — она сопровождалась многочисленными авариями и проходила в обстановке нездорового азимента.

Из 198 участников и финальных победителей были допущены 38. Победил на соревнованиях 16-летний американец Эдди Аллен, выступавший на двухмоторном «Ниссане» (моторы — 1000 см<sup>3</sup>), на 80-километровой дистанции — среднюю скорость 50,5 км/час. Максимальная скорость его карта — 160 км/час.

\* \* \*

В Англии увлечение чересчур мощными картами тоже привело довольно скоро к тому, что британские авиационно-спасательным исходом стали здесь нередки.

Из-за таких аварий, имевшая место на соревнованиях в армейской части, вызвала много шума на страницах газет, в результате чего британские военные министерство поспешило запретить картинг во всех воинских частях метрополии. Однако в настоящее время выяснилось, что бы бросаться в крайности, принять меры к тому, чтоб картинг проводился в рамках регламентированных ФИА?

## ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

В нынешнем году «Кубок конструкторов» разыгрывается, по решению ФИА, всего в пяти соревнованиях, поскольку традиционная 1000-километровая гонка «Темпорал» в Аргентине отменена. Первый этап розыгрыша состоится в конгресс-марте в Собринге (США), где были проведены 12-часовые гонки.

Трасса в Собринге расположена на территории бывшего аэродрома и представляет собой комбинацию грунтовых впадин и прямых бетонных площадок, замкнутой кольцевой трассы — 8,360 км. На старте 12-часовой гонки вышло 65

экипажей, в том числе 13 — на спортивных автомобилях «Феррари», — на «Ниссане» — по 3 — на «Маерати» и «Альфа-Ромео», 4 — на «Шверле-Корвет» и т. д. Заявленный к старту новый английский спортивный автомобиль «Гугар» в гонках не участвовал.

Экипаж выступавший в этих соревнованиях мексиканский гонщик — братец Родригес. В течение первых шести часов они уверенно лидировали вперед таких известных спортсменов, как британец из англичан Стиндлинг Мосс, француз Генебьев, швед Боннер и др. Лишь вынужденная задержка из-за повреждения

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

Коррентор Н. В. Зуева. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.  
Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4, Тел. И 5-22-24. Время работы редакции с 9.00 до 19.00.  
Гидро в набор 28.IV.61 г. Бум. 60 X 92% 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 390 000 экз. Подп. к печ. 13.VI.61 г.  
№70808. Цена 30 коп. Зах. 2176.

# Для голубых дорог

Творчество самодеятельных конструкторов дает много интересных, оригинальных решений. Об этом убедительно говорят итоги проведенного недавно конкурса на проект лучшего туристского судна.

На этой странице приводится краткое описание нескольких премированных проектов судов, наиболее доступных для самостоятельной постройки.

## „ЗОЛОТАЯ РЫБКА“

автор Г. Малиновский (Москва)

Грузоподъемность — 2 человека. Вес — около 23 кг. Длина корпуса — 2500 мм. Ширина корпуса — 1170 мм. Высота борта — 320 мм. На лодке устанавливается подвесной мотор мощностью от 1,5 до 5 л. с. (с мотором 1,5 — 2 л. с. она развивает скорость до 11 км/час). Конструкция моторной проста и надежна. Шпангоуты сделаны из сосновых брусьев, корпус обшит фанерой.

Моторная приспособлена для перевозки на крыше легкового автомобиля. Поэтому судно с успехом может применяться для автомобильно-водного туризма.

## „СТРЕКОЗА“

автор Г. Ванамельдер (Тарту)

Грузоподъемность — до четырех человек. Вес — около 75 кг. Длина — 3550 мм. Ширина — 1400 мм. Высота борта — 450 мм.

Лодка рассчитана на подвесной мотор мощностью от 10 до 20 л. с. С мотором «Москва» (10 л. с.) и двумя людьми она развивает скорость до 35 км/час. Если в лодке находится три человека, скорость несколько уменьшается, а для обеспечения глассирования при полной нагрузке (четыре человека) на судно следует установить двигатель более мощный, чем «Москва».

Помимо высоких ходовых качеств, лодка отличается изящными формами, простой и очень технологичной конструкцией. Корпус изготавливается из сосновых брусьев и фанеры.

## „НЕПТУН“

автор Г. Малиновский (Москва)

Грузоподъемность — до четырех человек. Вес — около 60 кг. Длина без транцевой плиты — 3600 мм. Ширина — 1450 мм. Высота борта — 410 мм.

На лодке используется подвесной мотор мощностью от 10 до 25 л. с. С мотором «Москва» (10 л. с.) и экипажем из двух человек лодка развивает скорость до 32 км/час.

Корпус лодки весьма несложной конструкции, выполняется из фанеры и деревянных брусьев.

Интересная особенность лодки состоит в том, что она имеет транцевую плиту, с помощью которой легко можно изменять угол атаки в зависимости от величины и расположения нагрузки, а также мощности мотора. Такая регулировка обеспечивает получение максимальной скорости даже при предельной нагрузке.

## „ВОСХОД“

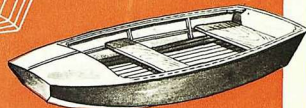
автор М. Куроптев (Архангельск)

Грузоподъемность — до восьми человек. Во дозимещении — около 500 кг. Длина — 6220 мм. Ширина — 1650 мм. Высота борта — 600 мм. Осадка — 430 мм.

На катере установлен стационарный мотор л-б/3 мощностью 6 л. с. Скорость хода при полной нагрузке — 11—12 км/час. Расход горючего на 100 км не превышает 12—13 кг.

Корпус катера очень прочен; благодаря несложной конструкции его постройки не требуют специальных знаний и дефицитных материалов. Корпус изготавливается из сосновых и еловых досок, обшивка — из нафтоля. Катер можно эксплуатировать не только на больших реках, озерах, водохранилищах, но и у городских побережий, ибо он не требует управления при волнении до трех баллов.

К итогам конкурса на лучшее спортивное судно



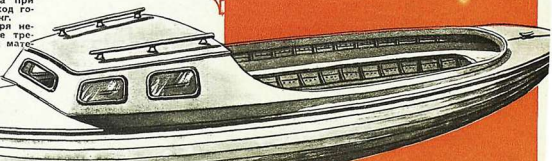
„Золотая Рыбка“



„Стрекоза“



„Нептун“

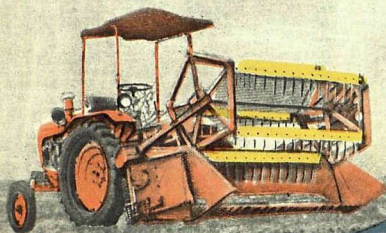


Рисунки Г. Малиновского

„Восход“



Дизельный трактор ДТ-75.



Трактор ДП-20 с навесной носилкой.



Самоходное шасси СШ-45 с комбайном НК-4.



Колесный универсальный трактор МТЗ-5. МС.



И ю н ь 1 9 6 1

За рулём

На обложках: промышленность — сельскому хозяйству. Эти машины выйдут на поля страны в нынешнем году.