



СЕНТЯБРЬ 1963

За рулем

9



В этом номере:

Наши сердца — любимой Родине . . .	1
Н. Андрианов. От эксперимента — к повседневной практике . . .	3
Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский. Массовый героизм на Днепре . . .	4
Победа на берегах Адриатики . . .	6
В. Гринман. Педагог, воспитатель, друг . . .	7
Г. Еленский. Старый шофер . . .	8
Вл. Егоров. Старты в четырех столицах . . .	9
Б. Логинов. С первыми чемпионами, картинг! . . .	10
И. Фридрих. «Спартак» в Лужниках . . .	11
Клуб «Автолюбитель» . . .	12
М. Колпак. Учебный план и программа — новые . . .	15
Е. Владиц. «Будь осторожен, Витя!» . . .	16
М. Тилевич. Знание на зрелость . . .	17
Г. Фомин. По новой системе . . .	19
М. Одольно. В отрогах Тянь-Шаня . . .	20
Ю. Торгов. Тем, кто ездит на «Панонию» . . .	22
Почтовый ящик «За рулем» . . .	23
На голубых трассах . . .	24
Советуйся с читателями . . .	25
Р. Яров. Почему не приходит посылки . . .	26
Возвращаясь к напечатанному . . .	27
Страничка истории . . .	28
А. Дмитриевский, А. Ипатенко. Дебют на трассе «Андрополис» . . .	29
Новости зарубежной техники . . .	30
Спорт за рубежом . . .	31
Имнинная полка . . .	32
Автомотокалейдоскоп . . .	32



25—26 июля 1963 года в Москве состоялся третий пленум Центрального комитета Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту. Пленум обсудил вопросы:

Решения июньского Пленума Центрального Комитета КПСС и задачи ДОСААФ (доклад первого заместителя председателя ЦК ДОСААФ С. С. Шатилова).
О состоянии спортивной работы Общества и задачах организаций ДОСААФ по подготовке и проведению III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта (доклад заместителя председателя ЦК ДОСААФ А. Н. Свирицова).

В работе пленума ЦК ДОСААФ участвовали председатели республиканских, краевых, областных комитетов Общества, партийные и комсомольские работники, активисты и спортсмены Общества.

В гости к участникам третьего пленума ЦК ДОСААФ прибыли летчики-космонавты Герои Советского Союза В. Ф. Выновский и В. В. Терешкова. Под бурные аплодисменты присутствующих председатель ЦК ДОСААФ дважды Герой Советского Союза генерал армии Д. Д. Лелюшенко вручил космонавтам высшую награду Общества — «Почетный знак ДОСААФ СССР».

На снимке: момент вручения Валерию Выновскому «Почетного знака ДОСААФ СССР».

Фото В. Ольшевского

В Москве на Центральном стадионе имени В. И. Ленина прошли VII Всесоюзные соревнования по автомобильному спорту. Первое место завоевала команда спортсменов столицы.

На снимке: команда Москвы (слева направо) — мастер спорта Ю. Степанов, перворазрядник И. Казанцев, мастер спорта С. Казанков (напитан команды), перворазрядник Ю. Бобров и мастер спорта А. Давыдов.

Фото Ю. Бехтерева



На первой странице обложки: участник чемпионата мира по кроссу на Ленинских горах.

Фото Л. Бородулина

НАШИ СЕРДЦА- ЛЮБИМОЙ РОДИНЕ

С III ПЛЕНУМА ЦК ДОСААФ

Когда в гости к участникам III пленума ЦК ДОСААФ пришли летчики-космонавты СССР Герой Советского Союза Валерий Бывокский и Валентина Терешкова, в зале вспыхнула оадица. Со своих мест, приветствуя мужественных покорителей космоса, поднялись и молодые участники пленума — одноклассники космонавтов и уболенные сединами ветераны. Горячие, долго не отпускающие рукоплескания лучше всего выражали атмосферу глубочайшего уважения и доверия одного поколения другому.

Недаром Космонавт-5 Валерий Бывокский сказал однажды: — В том, что я стал таким, какой есть, иначе говоря, способным подняться в космос, — немалая заслуга моих старших товарищей, коммунистов. Они обучили, вырастили меня, подготовили для космического полета.

С такими же словами благодарности к своим наставникам и учителям неоднократно обращалась и Валентина Терешкова. Эти же мысли с трибуны III пленума ЦК ДОСААФ высказала секретарь Мурманского обкома комсомола Н. Мошнина:

— Мы, наше поколение, — достойные наследники своих отцов. И мы горды этим. На этом пленуме хочется сказать: «Мы с честью понесем эстафету революции вперед, к коммунизму».

Воспитать достойную смену, беззаветно преданную Родине, — это и было главной темой при обсуждении итогов июньского Пленума ЦК КПСС и задач досоафовских организаций по улучшению патристического воспитания членов Общества.

ГЛАВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Руководствуясь решениями июньского Пленума ЦК КПСС, — говорил в своем докладе первый заместитель председателя ЦК ДОСААФ С. С. Шатилов, — мы обязаны обеспечить новый, более широкий размах оборонно-массовой работы в стране. В работе по воспитанию советских людей в духе пламенного советского патристизма организации ДОСААФ должны стать на деле боевыми помощниками партии.

Одним из основных направлений этого широкого фронта оборонной работы, по единодушному мнению участников III пленума ЦК ДОСААФ, должна быть пропаганда героических традиций советского народа и его Вооруженных Сил, ознакомление членов Общества с современным уровнем боевого могущества Советской Армии и Военно-Морского Флота.

После V съезда ДОСААФ многие республиканские, краевые, областные, районные комитеты, перачичные организации и клубы Общества под руководством партийных организаций, в тесном содружестве с комсомолом, стали активнее участвовать в воспитании советских людей, молодежи. Оживленнее, разнообразнее ведется пропаганда героических традиций советского народа и его Вооруженных Сил.

Почти во всех республиканских, краевых, областных и районных центрах и в общественных началах работают досоафовские лектории и клубы допризывники, где читаются лекции, доклады, проводятся встречи с Героями Советского Союза, участниками гражданской и Великой Отечественной войн, отличниками боевой и политической подготовки. Прочное место в военно-патристическом воспитании допризывной и призывной молодежи заняла такая форма массовой работы, как проведение «дней тренировки».

Активисты Общества своими силами создают на предпри-

ятиях, в колхозах, совхозах, школах комнаты и музеи боевой славы.

Председатель Белорусского республиканского комитета ДОСААФ В. Н. Савин рассказал участникам пленума о многих музеях и комнатах боевой славы, созданных досоафовцами Белоруссии. Такой музей более десяти лет работает при лунинской сельской средней школе Гродненской области. Он располагает сотнями интересных документов, писем, фотографий, реликвий боевой славы, рассказывающих о воспитанниках школы, героях войны, партизанах, действовавших на территории района и области.

На III пленуме ЦК ДОСААФ подробно говорилось об энтузиазме, которые кропотливо собирают материалы о подвигах советских воинов, знакомят молодежь с героическим прошлым нашего народа.

Оживление пропагандистской и воспитательной работы положительно сказывается на практической деятельности по подготовке кадров массовых технических специалистов для народного хозяйства и нужд обороны страны, развитии военно-прикладных и технических видов спорта, росте рядов Общества.

Но на общем светлом фоне отчетливее видны и отдельные тевные стороны. И о них, о мерках по их устранению шла речь на III пленуме ЦК ДОСААФ.

Ведь не-чет, да и случится такое, что отзовется больно в сердце. То обнаружится, что в автомотолубе низкая успеваемость, слабый дисциплина, то поступит жалоба на бездеятельность председателя комитета ДОСААФ. Начинают разбираться и узнают, что воспитательная работа здесь поставлена из рук вон плохо, а если и ведется, то до каждого человека не доходит.

Председатель республиканского комитета ДОСААФ Украины Герой Советского Союза Ф. Ф. Жмаченко, выступая на пленуме, взволнованно говорил о необходимости усилить индивидуальную работу среди членов Общества.

— В ряды партии я вступил в период ее подполья, — рассказывает Ф. Ф. Жмаченко, — слушал немало пропагандистских выступлений. Но ни один, даже самый пламенный доклад не захватывал меня так, как захватывали беседы со старшими товарищами по партии, по борьбе. Надо и нам ближе стать к молодежи, знать ее думы, настроения, влиять на каждого члена Общества индивидуальными беседами, своим опытом.

На пленуме указывалось, что у молодого человека, готовящего встать в ряды защитников социалистического Отечества, должны быть не только специальные знания — шофера, моториста, радиста, электрика и т. д., — но и пламенное сердце советского патриста. Поэтому обучение молодежи техническим специальностям должно тесно сочетаться с воспитательной работой.

К сожалению, не все это понимают. Преподаватели ряда автомотолубов, курсов, школ, сылаясь на «перегрузку» учебного времени техническими дисциплинами, участия в политехнико-воспитательной работе почти не принимают. Их деятельность выражается нередко такой формулой: пришел — провел урок — ушел. Надо серьезно заботиться о воспитательной работе среди преподавателей. Иначе неизбежны срывы. Это подтверждается практикой Тульского и ряда дру-

гих автомотоклубов, которые подверглись на пленуме серьезной критике.

Как же добиться единства процесса технического обучения и идейно-политического воспитания молодежи в клубах и на курсах ДОСААФ? Как привлекать каждую юношу и девушку любовью и уважением к общественно полезному труду, к изучаемой им технической специальности?

Пожалуй, убедительнее всего об этом говорили на пленуме заведующий внештатным отделом оргмассовой работы и пропаганды военных знаний Горьковского обкома ДОСААФ Г. Луцкий, председатель Московского района ДОСААФ В. Харькова О. Бабкина, председатель Карагандинского обкома ДОСААФ Ф. Мазенко. В передовых автомотоклубах, на курсах шоферов, мотоциклистов и других технических специалистов в тесном контакте с преподавателями трудится большой отряд пропагандистов-общественников из числа офицеров запаса и комсомольских активистов.

Там, где политико-воспитательная работа с курсантами ведется постоянно, где уровень ее отвечает современным требованиям, там лучше организован учебный процесс, выше успеваемость обучающихся. Выпускники таких курсов, школ и автомотоклубов оказываются более подготовленными — они хорошо трудятся в автохозяйствах, а будучи призванными в ряды армии и флота, образцово несут воинскую службу.

В целях дальнейшего улучшения политического воспитания курсантов III пленум ЦК ДОСААФ обзавел комитеты Общества по согласованию с местными партийными и комсомольскими организациями подобрать и утвердить во всех клубах ДОСААФ внештатных заместителей начальников по политико-воспитательной работе из числа общественников, комсомольских работников и активистов. Пленум потребовал использовать разнообразные формы и методы политико-воспитательной работы, повысить ее идейный уровень.

ВПЕРЕДИ — СТАРТЫ СПАРТАКИАДЫ!

Твердой, упругой походкой стройный черноволосый юноша прошел через зал, поднялся к трибуне. Это ленинградский мотоциклист, мастер спорта А. Дежинов.

— Я выступаю от многотысячной армии спортивного актива, которому предостит огромная работа по подготовке III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, — заявил он. Мы, мотоциклисты, видим свою почетную задачу в том, чтобы еще настойчивее бороться за превращение в жизнь указаний партии о неуклонном подъеме военно-прикладных и технических видов спорта в стране.

Тов. Дежинов подверг критике недостатки, которые имеют место в организациях Общества Ленинграда и области, предъявив большой счет мотоциклетным предприятиям, в частности Ижевскому, Минскому и некоторым другим заводам, не проявляющим должной настойчивости в конструировании более совершенных моделей кроссовых мотоциклов.

С такой же заинтересованностью и озабоченностью, как Дежинов, выступали и другие ораторы, обсуждавшие вопрос о состоянии спортивной работы Общества и задачах организаций ДОСААФ по подготовке и проведению III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Докладчик — заместитель председателя ЦК ДОСААФ

А. Н. Спирцов — привел внушительные цифры: пять лет назад на I Всесоюзной спартакиаде молодежи и комсомольцев в многоборье по техническим видам спорта участвовало более 11 миллионов молодых спортсменов. II Всесоюзная спартакиада 1960—1961 годов привлекла свыше 15 миллионов участников.

В 1962 году коллективами ДОСААФ проведено около 400 тысяч различных соревнований. Сотни тысяч спортсменов выполнили разрядные нормы. Увеличились ряды мастеров спорта.

Однако за общими, сравнительно неплохими показателями скрываются и серьезные недостатки. Многие организации Общества крайне медленно решают главную задачу, поставленную ЦК КПСС в приветствии У съезду ДОСААФ, — обеспечение подлинности списков участников.

III пленум ЦК ДОСААФ потребовал решительного устранения недостатков в спортивно-массовой работе. III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта по своим целям, масштабам и показателям должна превзойти предыдущие спартакиады и явиться новым рубежом в развитии технических видов спорта. Определены и конкретные ее задачи. В частности, указано, что в 1964—1965 годах каждая первичная организация должна провести 10—12 соревнований не менее чем по двум-трем техническим видам спорта. Каждой районной и городской организации ДОСААФ надо провести за это время не менее 4—5 районных (городских) соревнований. Ни одна районная или городская команда не может быть допущена к областной (республиканской) спартакиаде, если в районе или городе не было проведено отборочных соревнований. Количество участников различных многократных соревнований по техническим видам спорта должно составлять не менее 10—12 процентов от численности населения района, города, области, края, республики.

Многие комитеты Общества уже развернули активную подготовительную работу. Исходя из того, что спартакиада должна привлечь внимание, силы и средства многих общественных организаций и ведомств, наши комитеты наладили связи с комсомолом, профсоюзам, советскими, хозяйственными организациями.

III Всесоюзная спартакиада должна пройти под девизом — каждая первичная организация ДОСААФ в сотрудничестве с комсомолом и коллективами спортивных обществ вносит свой вклад в дальнейшее развитие военно-прикладных, технических видов спорта и повышение уровня спортивного мастерства.

* * *

Пленум ЦК ДОСААФ выразил уверенность в том, что комитеты и клубы, вся огромная армия спортсменов-энтузиастов Общества, наши общественники-инструкторы, тренеры и судьи, активисты федераций и секций, опираясь на помощь советских, комсомольских, профсоюзных и хозяйственных органов, работая рука об руку со спортивными обществами, выполнят стоящие перед ними задачи и в ответ на последнюю заботу партии добьются нового подъема в развитии военно-прикладных, технических видов спорта и всей оборонно-массовой работы в стране.

«СПАСИБО ЗА НАУКУ!»

На широком дворе уверенно развернулась и остановилась у входа в автомотоклуб машина, на кузове которой было написано «Хлеб». Двери кабины отворились, и на землю прыгнула высокая девушка в куртке и зеленой косынке.

— Лида Фуртовская пожаловала, — сказал своему коллеге Бабанину преподаватель курсов Харченко.

...Не одна Лида Фуртовская заезжает в свой автомотоклуб проводить преподавателей и поблагодарить их за труд. Сюда часто приходят многие выпускники курсов шоферов. И все они говорят: «Спасибо за науку».

Немало водителей, получивших права в заводском самостоятельном спортивно-техническом клубе ДОСААФ, водят

машины по дорогам города и области. Это — Дмитрий Ганжа и Николай Диденко, Петр Иванов и Владимир Гусаров и многие другие. Фрида Бурковская после окончания курсов уехала на целину.

...Третий год действует на трансформаторном заводе самостоятельный автомотоклуб. За это время здесь подготовлено 15 шоферов-профессионалов, 75 шоферов-любителей, 272 мотоциклиста. Сейчас в клубе 75 человек учатся на шоферов и 60 — овладевают мотоциклом.

Клуб вносит свой вклад в подготовку механизаторов для сельского хозяйства: на курсах шоферов учатся многие рабочие совхозов и колхозов.

У клуба нет средств для приобрете-

ния дорогостоящих наглядных пособий. Но пособия здесь есть — все они сделаны руками самих курсантов. Гараж для автомашин и мотоциклов также построен на общественных началах. Дирекция завода выделила строительные материалы. По инициативе и стараниям члены ДОСААФ строили гараж. Теперь он готов. В нем разместились все клубные автомобили и мотоциклы.

В заводском самостоятельном клубе получила развитие спортивная работа. Совет клуба (председатель С. М. Харченко) организует различные соревнования.

Автомотоспорт воспитывает упорство, дисциплину, помогает овладеть техникой. Вот почему начинания клуба встречают поддержку общественных организаций завода.

Н. КЛИМЕНКО.

г. Запорожье.

В октябре 1961 года с согласия ЦК ДОСААФ наш обком в порядке эксперимента объединил под единым руководством Троицкий автомотоклуб и хозрасчетную автошколу. Чем было продиктовано это решение?

В последние годы, исходя из задач коммунистического строительства, партия осуществила ряд коренных изменений во всех сферах хозяйственной и общественной жизни. Главным смыслом реорганизации, как подчеркивалось на ноябрьском Пленуме ЦК КПСС, состоит в том, чтобы всю организационную, идеологическую работу подчинить созданию материально-технической базы коммунизма, воспитанию нового человека.

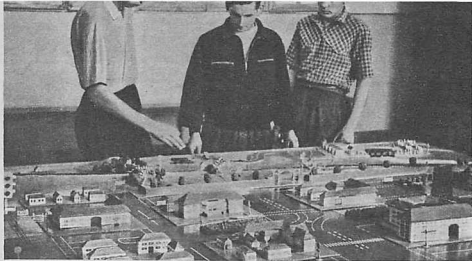
Думая над тем, как дальше совершенствовать руководство в учебных организациях ДОСААФ, наш обком решил использовать опыт социалистического хозяйствования, на практике подтвердившего целесообразность объединения мелких организаций и хозяйств в более крупные, а значит — в более рентабельные.

Уже четвертый год в Обществе папуельно работают автомотоклубы и расчетные автошколы — организации во многом родственные. Размещены они, как правило, под одной крышей, пользуются одной и той же учебно-материальной базой, но имеют самостоятельные штаты. В условиях, когда комитеты переходят из хозрасчетной деятельности, так называемый думается, ничем не оправдан, более того, он вызывает ряд нежелательных последствий. Но не об этом сейчас речь. Цель данной статьи заключается в том, чтобы поделиться на страницах журнала положительным опытом, который накоплен за два последних года Троицкой автошколы (название, родившееся после объединения). Тем самым мы хотим ответить на суть вопроса: выдала ли предложенная нами перестройка, испытание жизнью, повседневной практикой?

Создание единой учебной организации, во-первых, высвободило часть административно-управленческого аппарата и некоторых других работников и пополнило автошколу людьми, непосредственно занятыми обучением курсантов. Сейчас руководство Троицкой автошколы выглядит так: начальник школы — заместитель по учебно-производственной части — инженер-механик, бухгалтер. Помимо чисто экономической выгоды, централизованное управление позволяет четко планировать работу, расширять финансово-хозяйственную деятельность, а значит лучше осуществлять накопление денежных средств для укрепления учебной базы и развития спортивно-массовой работы. Ведь не секрет, что многие автомотоклубы, лишившие права открывать филиалы по хозрасчетной подготовке шоферов, испытывают материальные затруднения, не могут по настоящему развернуться.

Подводя итоги работы учебных организаций области, мы с удовлетворением отметили, что Троицкая автошкола неизменно выходит на первое место по выполнению плана подготовки, результатов выпускных экзаменов, состоянию учебно-материальной базы, эксплуатации техники и по другим показателям.

Успехи в деятельности автошколы можно выразить и в конкретных



Удобно на таком макете изучать правила уличного движения. На с и я м к е: инструктор Троицкой автошколы А. И. Кузнецов (слева) объясняет курсантам — элктротранспортнику А. Чарникову и автолесарию В. Богданову — правила развозки транспорта.

Фото И. Туйчина

ОТ ЭКСПЕРИМЕНТА— К ПОВСЕДНЕВНОЙ ПРАКТИКЕ

цифрах. В 1960 году для нужд народного хозяйства автошкола и автомотоклуб, еще не будучи объединенными, подготовили 174 водителя, спустя год — 231, а после их слияния — более тысячи.

В нынешнем году эта цифра почти удвоится.

Кто побывал в Троицком автомотоклубе до объединения, вероятно, помнит: раньше здесь было только три грузовика да один старенький мотоцикл, один двигатель для горячих регулировок и один для разборочно-сборочных работ. Теперь к услугам курсантов 26 учебных грузовиков, мотоцикли, замечательное оборудование, размещенное в трех классах теоретического обучения, а также разборочно-сборочных работ, в классе горячих регулировок. Всюду чистота и порядок.

Возьмем, к примеру, класс для подготовки шоферов-профессионалов. Возроку стел — стеллами, на которых вывешены буквально все детали автошкола, Троицк приезжают из автошколы. Под руководством начальника автошколы Н. Рожкова, курсанты сами соорудили макет для изучения правил движения — это целый миниатюрный городок из дерева с широкими проспектами и узкими улочками, на которых предусмотрены все варианты движения — автомобильного, трамвайного — со всем многообразием дорожных сигнальных указателей и знаков. Изучать опыт в Троицк приезжают из автошколы и автомотоклубов уральских городов — Магнитогорска, Копейска, Свердловска.

Троицкая автошкола оказывает большую помощь колхозам и совхозам. На территории, которую она обслуживает, находятся шесть крупных колхозно-совхозных управлений, испытывающих значительную потребность в шоферах. Школа открыла постоянно действующие филиалы в г. Каргала, на строительство Троицк-ЭС и в других местах. Кроме того, преподаватели помогают организовать курсы водителей непосредственно в колхозах и совхозах.

Автошкола широко привлекает общественность к технической пропаганде среди населения. Здесь создан общественный совет и несколько секций: технической пропаганды, автомотоспорта, учебно-методическая, автомобильная. Активисты многое делают для повышения качества учебной работы, методического мастерства преподавателей, политического воспитания курсантов.

Теперь можно с уверенностью сказать: «Троицкий эксперимент» удался. В единой организации раздвинулись рамки финансово-хозяйственной деятельности, интенсивнее осуществляется накопление денежных средств, что, повторяем, крайне необходимо для систематического улучшения материальной базы и качества обучения водителей.

Конечно, мы далеки от мысли, что в объединенной школе все идеально. Здесь есть и недостатки. В частности, совершенно неудовлетворительно организована спортивно-массовая работа, не выполнены планы и обязательства по подготовке спортсменов-разрядников. И все же это не порок новых систем, а скорее результат нерасторопности руководства школы и неправильного отношения к развитию спорта. Но мы уверены, что и в спортивной работе скоро наступят перемены к лучшему. Материальная база и другие условия для этого имеются. Нужно лишь активнее вести пропаганду автомотоспорта среди населения, особенно среди молодежи, наладить тренировки, чаще устраивать соревнования. Это тем более важно сейчас, когда мы находимся в преддверии III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Какой же следует вывод из проведенного нами опыта в Троицке? Думается, он сводится к одному — целесообразно начать переход от эксперимента к повседневной практике.

Н. АНДРИАНОВ,
председатель обкома ДОСААФ.

г. Челябинск.

МАССОВЫЙ ГЕРОИЗМ НА ДНЕПРЕ

Рассказывает Маршал Советского
Союза К. К. РОКОССОВСКИЙ

Время все дальше отодвигает от нас события Великой Отечественной войны. На полях былых сражений выросли новые гиганты индустрии, зреют тучные хлеба. Наша Родина развернула великую битву за коммунизм. И на фоне грандиозных успехов в создании нового общества еще ярче выступает значение исторической победы советского народа, его Вооруженных Сил в минувшей войне. Это был, как отметил июньский Пленум ЦК КПСС, великий патристический подвиг народа, советских солдат, сильных своей верностью гражданскому долгу, преданных социалистической Родине.

Битва за Днепр, о которой рассказал нашему корреспонденту Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский в связи с ее двадцатилетием, является одной из ярких летописей в истории этого великого подвига.

*

После знаменательной Курской битвы, завершившей коренной перелом в Великой Отечественной войне, наши войска стремительно продвигались на Запад. Гитлеровская клика провела еще одну мобилизацию, собрала все силы и ресурсы, как в Германии, так и в оккупированных странах и, пользуясь наступавшим вторым фронтом в Европе, намеревалась остановить наступление Красной Армии на Днепр.

Сам бесноватый фюрер в выступлении перед активом фашистской партии в Берлине, желая, видимо, подбодрить своих головорезов, заявил: «...скорее Днепр потечет обратно, нежели русские преодолеют его — эту мощную водную преграду в 700—900 метров шириной, правый берег которой представляет цепь непрерывных дотов, природную непреступную крепость».

А вот так написано в книжке, выпущенной в Штутгарте Вальтером Гёрлицом: «От удержания линии Днепра зависела судьба всего Южного фронта, более того, всех юго-восточных районов».

В двадцатых числах сентября 1943 года начались упорные бои на 700-километровом фронте от устья реки Сож до Запорожья. В этих боях участвовали сотни тысяч наших солдат и сержантов, офицеров и генералов Центрального, Воронежского, Степного, Юго-Западного и Южного фронтов. В истории войн было мало подобных сражений за водные преграды.

Для нас это было особенно трудным делом. Войска без отдыха вели боевые действия с 5 июля, с начала Курской битвы. Тяжелые переправочные средства отставали от передовых частей, а ждать их подхода было невозможно,

так как необходимо было без промедления захватить правый берег реки, чтобы противник не успел закрепиться отходящими частями. Надо иметь в виду и то, что немцы буквально закопали Днепр в железо и бетон.

В этих условиях решающее значение для выполнения боевой задачи имели высокий боевой дух советских войск, их наступательный порыв, люта ненависть к врагу, племенная любовь к социалистической Родине, неукротимое стремление как можно скорее разгромить немецко-фашистских захватчиков.

Громкую работу в эти решающие дни проводили военные советы, политические органы и партийные организации всех четырех наступающих фронтов, готовя войска к трудному делу — форсированию Днепра. В середине сентября состоялся фронтовой совещание руководящего командного и политического состава. Их участники подробно ознакомились с директивами Ставки, получили от командования фронтов конкретные задачи по подготовке войск к решительным боям на Днепре.

Мне хорошо запомнилось выступление члена Военного совета Воронежского фронта Н. С. Хрущева на одном из совещаний. Он говорил, что основное внимание необходимо сосредоточить на повышении наступательного порыва войск, на воспитании у воинов стремления во что бы то ни стало преодолеть Днепр, этот рубеж стратегического значения, от овладения которым зависело освобождение всей Правобережной Украины.

Офицеры, сержанты, солдаты, участвовавшие ранее в форсировании крупных преград, передавали свой опыт молодым бойцам. Во многих частях состоялись офицерские собрания. Офицеры всесторонне обсудили опыт преодоления рек и то, как лучше применять этот опыт при форсировании Днепра. Командиры, политработники, агитаторы разъясняли солдатам, как использовать подручные переправочные средства, как оборудовать переправы.

Для форсирования реки создавались штурмовые группы и отряды в составе от взводов до уснетного батальона, а иногда и больше. Главная задача заключалась в том, чтобы захватить на правом берегу Днепра линию боевого охранения, одну-две траншеи, отдельные высоты, уничтожить уцелевшие огневые точки противника, организовать противотанковую оборону.

Севернее Киева, на участке Манево — устье реки Припять, первым форсировали Днепр подпольные в составе Центрального фронта войска 13-й армии, которой командовал генерал-лейтенант Н. П. Пухов. Переправа началась на

рассвете 22 сентября. К исходу дня советские части прочно овладели плацдармом на правом берегу. На следующий день они продвинулись на запад от Днепра на 30—35 километров. Южнее 13-й армии в районе Дымер форсировали Днепр войска 60-й армии, которой командовал генерал-лейтенант И. Д. Чернышевский. 22 сентября овладели правым берегом части 3-й гвардейской танковой и 40-й армии.

Ожесточенные бои за Днепр проходили под знаком величайшего порыва и энтузиазма наших воинов. Выходя к реке, не дожидаясь прибытия понтонной и прочих табельных переправочных средств, они действовали инициативно, решительно и быстро. В ход шли плоты из бревен и досок, лары, устроенные из пустых железных бочек, створки ворот и дверей домов, плащ-палатки, набитые сеном, и многое другое.

Высокая честь первой форсировать Днепр выпала роте гвардии лейтенанта Н. И. Синишкина. Командир объявил об этом гвардейцам, добавил, что нужны четыре понтонных дота, того чтобы от правителю на правый берег реки, вызвать панику в расположении противника и отвлечь его внимание от переправы. Добровольцев оказалось много, но командир разрешил выполнить это задание комсомольцам Н. Е. Петухову, В. Н. Иванову, В. А. Сисольтину и И. Д. Семенову. Четыре отважных гвардейца вместе с партизаном-проводником стали переправляться на лодке. Незамеченными добрались до берега. Петухов первым выскочил из лодки, за ним — остальные. Заняв удобные позиции, смельчаки открыли по врагу огонь. Начался ожесточенный бой за илокок земли между четырьмя советскими героями и подразделением противника. А тем временем рота Синишкина начала переправу на другом участке. Отважная четверка с честью выполнила боевое задание. Все четверо гвардейцев были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Тысячи пехотинцев, артиллеристов, летчиков, танкистов, саперов, связистов, воинов других родов оружия проявили мужество и отвагу в боях за Днепр.

Комсорг 2-й пехотной роты 931-го стрелкового полка младший сержант И. Н. Пинин в боях за переправу уничтожил 49 гитлеровцев. Когда еще на левом берегу вышел из строя командир взвода, Пинин принял на себя командование и отлично руководил боями. Стрелковый взвод под его командованием успешно выполнил задачу по форсированию Днепра и прочно закрепился на правом берегу.

Один из самых смелых и искусных

мастеров воздушного боя, ныне трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожухов за десять дней боя сбил 11 самолетов противника. К концу боя на Днепре у него на счету было уже 26 уничтоженных вражеских самолетов.

Под непрерывным огнем — разрывами бомб и снарядов — днем и ночью советские воины, не щадя сил и самой жизни, вели упорные бои, переправлялись на противоположный берег, сражались за каждый клочок советской земли.

Большой интерес представляет переправа техники. Были случаи, когда танкисты, задрвав все щели, люки, жалюзи танка, двигались по дну водной преграды.

В результате стремительного наступления взаимодействовавших между собой четырех фронтов, были достигнуты выдающиеся успехи. Преодолев могучий Днепр и овладев плацдармом на его правом берегу, советские воины несли на своих славных знаменах освобождение украинскому народу, стоявшему под гнетом фашистской оккупации.

Плечом к плечу с советскими воинами сражались наши партизаны. Политбюро ЦК КП(б) Украины еще в дню Курской битвы 15 июля определило задачи партизанам, действовавшим в районе среднего течения Днепра. Партизанские соединения и отряды должны были сосредоточиться там, где продолгался выход советских частей к Днепру. В специальной радиোগрамме 21 июля секретарь ЦК КП(б) Украины Н. С. Хрущев потребовал от всех партизанских соединений и отрядов Украины активизировать свои действия в тылу врага. Для ударов по коммуникациям противника с целью не допустить подвоза с запада резервов привлекалось значительное количество партизанских соединений, действовавших на Правобережной Украине.

Партизанские соединения и отряды помогали нашим воинам частям преодолевать водные рубежи и другие естественные препятствия. Только во время битвы за Днепр партизаны подготовили и передали соединениям Красной Армии 25 переправ через Днепр, Десну, Припять. Народные мстители принимали активное участие в штурме городов и укрепленных районов противника. В ряде случаев они освобождали и удерживали до прихода Красной Армии небольшие города, районные центры и другие населенные пункты.

В течение осени 1943 года войска Красной Армии во взаимодействии с партизанами на огромном фронте преодолели Днепр, овладели обширными плацдармами на правом берегу.

6 ноября 1943 года Москва громом орудиного салюта возвестила всему миру об освобождении столицы Советской Украины. В этот день осеннее московское небо снова озарилось яркими огнями ракет. Вест об освобождении древнего Киева — «матери городов русских» — вызвала огромное ликование советских людей, наполнила их сердца радостью и уверенностью в скорой окончательной победе.

Население Киева с огромным воодушевлением встретило наших воинов-освободителей. С передовыми частями Красной Армии в столицу Украины прибыл Н. С. Хрущев. Он тепло беседовал с жителями города, поздравлял их с освобождением от гитлеровского рабства. Кивеляне со слезами на глазах рассказывали Никите Сергеевичу о кошмарных днях фашистской неволи. Трумящиеся лица у всего сердца выражали глубочайшую благодарность Коммунистической партии, героической Красной Армии за освобождение от гитлеровского рабства.

Чувство благодарности к великому русскому народу, к воинам-освободите-

лям ярко выражено в письме, принятом на многотысячном митинге в Киеве: «Сегодняшний день — исторический день», — писали кивеляне. «На высотах киевских гор, увенчанных алым стягом, стоим и смотрим на восток. Там земли великого русского народа. Оттуда пришла свобода. И в освобожденном от немецкой неволи Киеве от всего сердца славим вечную дружбу и союз бесстрашных народов — русского и украинского...»

Ожесточенные бои на берегах Днепра закончились полной победой советских войск. Невня гитлянская битва была выиграна Советскими Вооруженными Силами и всем советским народом в 1943 году благодаря высокому мужеству, мастерству, стойкости советских воинов и партизан, благодаря героическому труду нашего народа, который снабжал фронт всем необходимым, благодаря мудрой политике Коммунистической партии — вдохновителя и организатора всех наших побед, сплотившей народ и армию, фронт и тыл в единый боевой лагерь.

За успешное форсирование Днепра и проявленные в этой грандиозной битве мужество и героизм около двух тысяч солдат, сержантов, офицеров и генералов Красной Армии были удостоены высокого звания Героя Советского Союза, десятки тысяч воинов награждены орденами и медалями. Массовый героизм советских воинов явился результатом политической зрелости советского народа, воспитанного Коммунистической партией.

Со времени битвы за Днепр прошло 20 лет. За эти годы много изменилось в формах и способах вооруженной борьбы, в технических средствах преодоления крупных водных рубежей. Но и сейчас мы с восхищением думаем об участниках Днепровской битвы, проявивших невиданный массовый героизм, отвагу, беззаветную преданность Родине.

ПОДВИГ СТАНОВИТСЯ ИЗВЕСТЕН

Колхозница Екатерина Семеновна Чуприна работала в огороде. Неожиданно платая ее уперлась в какой-то металлический предмет. Это был оббитый железом ящик с документами.

О своей находке Екатерина Семеновна сообщила в районный военный комиссариат. Сейчас документы переданы в Архив Министерства обороны. Пожелавшие и пожелтавшие, они поведали о доблестных делах водителей 262-го танкового батальона в первые годы Великой Отечественной войны.

Шел пятый день войны. На переднем крае обороны в районе Магерово тяжелые неравные бои вел и 262-й танковый батальон. Но... в баках наших боевых машин кончалось горючее. Выручить могли только шоферы.

Командир батальона капитан Сузик приказал водителям автоцистерн доставить на передний край горючее. Среди них были рядовые Иван Караванский и Александр Пугалов.

«На предельной скорости автоцистерны с горючим выскочили на окраину деревни. И вдруг из-за хат показались гитлеровские автоматчики-десантники.

Рядовые Караванский и Пугалов вместе с товарищами заняли оборону и стойко сражались, пока не обратили гитлеровцев в бегство. Затем шоферы снова сели за руль. Под шквальным огнем врага они вовремя доставили горючее. Наши танкисты снова пошли в бой.

В тех же документах сохранилась запись:

«Псарев Алексей Михайлович, старший сержант, механик-водитель 262-го танкового батальона, 1915 года рождения, член ВКП(б), уроженец села Сиротина Луганского района Луганской области; в бою при освобождении села Троицкого пал смертью храбрых».

Холодным, мурым утром 7 февраля 1942 года наши танки пошли в атаку. Водителю Псареву была поставлена задача — подавить две ба-

тены противотанковых орудий, стоявших в километре от Троицкого. Успех операции зависел от мастерства и мужества водителя.

Через сотворную цель боевой машины Псарев увидел замаскированную фашистскую батарею. Гитлеровцы сосредоточили внимание на красноезвездных машинах, которые приближались к Троицкому с другой стороны, не заметили танк Псарева, и он оказался в тылу вражеской батареи. Фашисты в панике бросили орудия. Батарея была разбита. «В этом бою танк, ведомый коммунистом Псаревым, уничтожил 4 противотанковых, 3 тяжелых орудия и до 35 солдат и офицеров противника», — написано в донесении. — При дальнейшем продвижении его машина наскочила на фугас. В танке взорвались снаряды. Так водитель коммунист Псарев отдал жизнь делу защиты Родины».

Вот о чем рассказали документы.

В. МОИСЕЕНКО.



ПОБЕДА НА БЕРЕГАХ АДРИАТИКИ

**ПО ДОРОГАМ ЧЕТЫРЕХ СТРАН
● ГЕРОИ ДНЯ — МОТОЦИКЛИСТЫ
ИРБИТА ● АДРЕС КУБКА
ФИМ — МОСКВА ● АВТУСО,
ГРУЖЕННЫЙ ПРИЗАМИ**

Свыше трех тысяч километров отделяют советские города Тулу и Подольск от югославского города Опатити. Четыре тысячи километров — таково кратчайшее расстояние между Опатити и Ковровом. Еще дальше, до уральского города Ирбита — 5382 километра!

В конце июня и начале июля из Ирбита, Коврова, Подольска и Тулы стартовали команды мотоциклистов. Их путь лежал на Опатити — курортный городок на берегу Адриатического моря, место финиша международного мотоциклетного ралли, проводившегося по предложению ФИМ Автомотосоюзом Югославии.

7 июля советские мотоциклисты съезжались в Ужгороде, в прекрасно оборудованном учебном городке Закарпатского обкома ДОСААФ. Здесь же к ним присоединились автомобильные спортивные клубы «Эльбрус» и «Москвич», Дальневосточную дорогу — по территории Чехословакии, Венгрии и Югославии — 64 советских участника ралли проделали вместе, в одной колонне сборной команды Советского Союза.

Немало испытаний выдержали советские спортсмены, прежде чем добрались до Опатити. Труднее всего пришлось ирбитцам. Надо было ехать по кратчайшим дорогам [таково обязательное условие], а они не всегда оказывались намученными. Но дружная команда ирбитских мотоциклистов успешно преодолела все трудности, а машины М-62 еще раз наглядно продемонстрировали свою выносливость и надежность.

С самой лучшей стороны показали себя мотоциклисты Коврова, Подольска, Тулы, и особенно девушки из «Налева» [Эстония]. Хорошее знание техники, высокая дисциплинированность и внутренняя собранность, постоянная готовность прийти на выручку товарищу — все это помогало им в долгом и тяжелом пути, способствовало достижению успеха.

Советские спортсмены впервые участвовали в подобном рода состязаниях, и для них некоторые задачи оказались новыми и необычными. Не совсем обычной была и организация движения колонны, состоящей из машин различных марок и классов — автомобильной «Волга» и «Москвич», мотороллеров,

мотоциклов М-72, М-62, К-175. На наш взгляд, следовало предоставлять большую самостоятельность отдельным командам с тем, чтобы они имели возможность составлять график движения в соответствии с наименее удачным режимом работы двигателей.

Несмотря на отдельные недостатки, весь многодневный и многокилометровый прогреб прошел четко, слаженно, строго по расписанию. Всем мы нашли спортсменами владело одно чувство, одно стремление — быть достойными своей великой Родины, высоко провести советское спортивное знамя, во что бы то ни стало добиться победы.

На многие сотни метров вытаскивались на дорогах колонны советских мотоциклистов и автомобильстов, и где бы они ни были — в Чехословакии, Венгрии, Югославии, — всюду по обеим сторонам шоссе собирались толпы местных жителей, чтобы горячо приветствовать посланцев Советского Союза. Одобрительные возгласы, радостные улыбки, крепкие рукопожатия друзей из братских социалистических стран помогли нашим спортсменам увереннее идти к цели.

12 июля, точно в назначенный день и час, советская команда финишировала в Опатити. После выполнения необходимых формальностей машины были поставлены в закрытый парк на самом берегу Адриатического моря. В тот же день в Опатити прибыли национальные команды Австрии, Англии, Бельгии, Венгрии, Голландии, Италии, Люксембурга, Монако, Франции, ФРГ, Чехословакии и Швейцарии.

После парада, в котором приняли участие около 600 спортсменов из 13 стран, начало работ международное жюри. К каким выводам оно пришло?

Число очков определялось умножением количества мотоциклистов, прибывших в установленный срок в Опатити, на число километров, отделяющих Опатити от места их старта. Команда Советского Союза набрала 109 119 очков и вышла на первое место, оставив далеко позади себя команды Аргентинских стран. На втором месте — команда Италии [57 101 очко], на третьем — Англии [54 306 очко]. В межклубном зачете первенство завоевал Кировский клуб, которому было присуждено 47 064 очка. На второе место вышел туристический клуб Голландии [42 874 очка], на третье — мото клуб Вены [Австрия, 27 760 очков].

Таким образом, советские мотоциклисты добились убедительной победы в обоих зачетах — национальном и межклубном. 15 июля в торжественной обстановке команде Советского Союза были вручены переходящий Кубок

ФИМ, кубки Автомотосоюза Югославии и города Опатити. Призы были вручены также Ковровскому клубу, занявшему первое место среди национальных клубов, мото клубистам Ирбита, прибывшим из наиболее удаленного пункта, и другим нашим спортсменам.

Приз «Марсель Эшер» за наибольшее количество участников [149] получила команда Италии. Ей же были вручены переходящие кубки «Монако» и «Франция» — за наибольшее количество мотороллеров [53] и мотоциклов с рабочим объемом двигателя менее 125 см³ [8]. Межклубный приз за наибольшее число мотороллеров, принявших участие в ралли [20], получил итальянский клуб «Ламбретта».

Специальный корреспондент журнала «За рулем» обратился к председателю туристической комиссии ФИМ Г. Стенли с вопросом, как он оценивает прошедшее ралли.

— Международное мотоциклетное ралли 1963 года, — сказал Г. Стенли, — было пятнадцатым. Первое такое ралли состоялось в 1935 году в Брюсселе; в 1936 году был учрежден переходящий Кубок ФИМ, который сейчас завоевала советская команда. С каждым годом подобные ралли становились все более представительными. Нынешнее — одно из наиболее интересных. Цель, которую преследуют такие ралли, — не только проверка мастерства мотоциклистов и качества машин, а прежде всего — укрепление дружбы между спортсменами различных стран. Ралли 1963 года много сделало для достижения этой благородной цели.

Г. Стенли заявил, что он в восхищении от наших мотоциклистов, которые продемонстрировали высокое умение, дисциплинированность, большую волю к победе.

Очередное — шестнадцатое — международное мотоциклетное ралли состоится в 1964 году в швейцарском городе Лозанне. Нет сомнения в том, что оно привлечет еще большее число участников.

После окончания ралли советская команда совершила туристскую поездку по Югославии, возложила венок на могилу советских воинов, павших в боях за освобождение Белграда, побывала на озере Блед, острове Раб, осмотрела знаменитую Постойнскую пещеру.

Наши спортсмены возвращались на Родину немого усталые, но довольные, с чувством хорошо выполненного долга. Длинную колонну мотоциклов и автомобилей замыкал автобус, увозивший с собой 10 призов — наглядное свидетельство того, что наши мотоциклисты все результативнее выступают на международном арене.

ПЕДАГОГ, ВОСПИТАТЕЛЬ, ДРУГ

В выполнении больших задач, выдвинутых июньским Пленумом ЦК КПСС, видное место принадлежит повышению технической культуры трудящихся и, прежде всего, молодого поколения. Эту огромной важности работу в организациях ДОСААФ ведут сотни и тысячи преподавателей и инструкторов автодела, целая армия энтузиастов-общественников, воспитателей будущих специалистов. Среди них немало мастеров своего дела, настоящих мажоров учебной работы. Мы хотим сегодня познакомиться читателей с Александрой Васильевной Замотиной — преподавателем Бакинского автомотоклуба ДОСААФ.

Каждое утро из домика, расположенного на одной из окраинных улиц Баку, выходит средних лет белокурой женщина и торопливо шагает к трамвайной остановке. Мимо проносятся юркие «газрики», комфортабельные «Волги», мощные самосвалы. Часто водители их, поравнявшись и приоткрыв дверцу, тепло, как со старой знакомой, здороваются с ней, предлагают поехать.

Вот и сегодня не успела выйти на дорогу, догоняет ее почтовый «Москвич».

— Здравствуйте, Александра Васильевна! Не узнаете, наверно?

А она действительно не узнает. Да и как запомнить всех! Ведь сотни водителей выпустила А. В. Замотина за пятнадцать лет работы в Бакинском автомотоклубе ДОСААФ.

— Четыре года назад учился у вас, — напоминает шофер. — Алиев я. Да что мы стоим! Вы, наверно, в клуб? Садитесь, поеду.

Несколько вопросов, и она вспомнила выхристого непоседливого паренка с улицы Камо. Немало хлопот доставил он ей. На уроки отдавался, домашних заданий не выполнял, а перед самым выпуском вдруг вообще перестал посещать занятия. Сколько раз приходилось с матерью его разговаривать, на завод к нему ходить. Все же добился своего — в армию Алиев ушел с правами шофера. А теперь рассказывает: демобилизовался, на второй класс сдал, женился...

И радостно Александре Васильевне за человека, гордость наполнило ее сердце: ведь в успехах «трудного» курсанта чуткий следовала она.

Прозвенел звонок. Начался урок, такой же, как вчера, позавчера, третьего дня. Впрочем, это неверно. Уроки Александры Васильевны отличаются именно своей непохожестью друг на друга. Любимой, самой, казалось бы, скучный материал она умеет преподнести интересно, живо, увлекательно... В ее педагогическом арсенале есть немало средств для этого. Один урок она проводит непосредственно в каком-либо автохозяйстве; на другом — опрос ведут сами курсанты (под ее наблюдением, разумеется!); в ходе занятий по правилам движения она ставит перед ними такие ситуационные вопросы, предлагает решить такие усложненные схемы, что можно верить: за рулем ее воспитанники не растеряются в любой обстановке.

А сегодня она решила раздать всей группе индивидуальные письменные вопросы. Короткие, но конкретные. Ответить можно за несколько минут, если, конечно, знаешь материал. Задумались курсанты... Быстро собрать и разобрать генератор мало. Надо еще и рассказать о назначении обмотки возбуждения, коллектора, щеток.

Начинается оживленная беседа. Не все отвечают четко и правильно, некоторые расстроились, а с собрать не смогли. Им, на помощь приходит товарищи, и лишь в крайних случаях нужные советы дает преподаватель.

Поседневно связывать обучение с практикой, с жизнью, делать каждое занятие предельно наглядным, добиваться активного участия в нем всей группы, индивидуально подходить к каждому курсанту — вот тот фундамент, на котором строится вся работа А. В. Замотиной.

Однако есть еще одно условие, без которого ни одна, даже самая лучшая система методических приемов не дает желаемого результата.

— Обучить человека — это только полдела. Его надо еще и воспитать, — говорит начальник автомотоклуба И. К. Зейналов. — Александра Васильевна, как и многие другие наши преподаватели и инструкторы, умело сочетает в себе эти два драгоценных качества советского педагога.

Сама Александра Васильевна рассказывает:

— Еще в детстве очень любила играть «в школу». В школе и позже, в автодорожном техникуме, с удовольствием помогала отстающим, организовывала самостоятельные занятия, если кто-нибудь из преподавателей был болен. Окончение техникума совпало с началом войны. Четыре года работала в

Свердловской области техником-механиком в гараже. Ремонтировала трактора, грейдеры, катки и автомобили разных марок. Нередко приходилось садиться и за руль. Этот период самостоятельной работы дал мне многое. Закрепила на практике книжные знания, с людьми научилась работать. Но, честно говоря, завидовала я одной своей знакомой, которая из гаража ушла преподавать в автошколу. Когда после войны я переехала в Баку, то сразу пришла в автомотоклуб. И вот уже больше пятнадцати лет здесь...

Нелегко ей было вначале. Учебной литературы не хватало, подробно разработанная методика проведения занятий отсутствовала. Мешало и незнание азербайджанского языка. По шесть часов в день Александра Васильевна готовилась к занятиям в Центральной республиканской библиотеке и уходила оттуда последней. А улучив свободную минуту, отправлялась в автохозяйство, где работала дежурным механиком подруга, и с ней вместе на практике разрешала все неясные вопросы.

Тогда же, на заре своей педагогической деятельности, Александра Васильевна твердо поняла: если хочешь добиться успеха, надо прежде всего сплотить учащихся в единый коллектив, постоянно опираться на него в работе. Тому правилу она следует неукоснительно: нередко бывает дома у своих курсантов, посещает фабрики и заводы, где они работают. Редкое комсомольское собрание проходит без ее участия.

— И все наши преподаватели, — говорит Александра Васильевна, — стараются сделать так, чтобы клуб стал родным домом для курсантов, чтобы они приходили к нам не только по расписанию занятий «зот и «до», но и вместо со специальными знаниями приобретали умение правильно жить и трудиться.

Педагог не ограничивает свою работу стенами клуба. Замотина непрерывный судья всех соревнований по устранению технических неисправностей автомобиля и мастерству вождения, которые проводит автомотоклуб. Вместе с друзьями по работе она много делает для того, чтобы каждый курсант вышел из клуба, имея, помимо удостоверения шофера-профессионала, и спортивный разряд по автомобильному спорту.

Богатый производственный опыт Александры Васильевны, ее глубокие теоретические знания и хорошие организаторские способности известны во многих автохозяйствах столицы Азербайджана. Не раз приходилось ей высказывать замечательные предложения. Но Замотина остается на своем посту, остается там, где, по ее мнению, она нужнее всего.

В. ГРИНМАН.

г. Баку.

А. В. Замотина готовится к очередным занятиям по автоделу.
Фото О. Тилькова





СТАРЫЙ ШОФЕР

По извилистой горной дороге петлял ГАЗ-51. Яркий свет фар выхватывал из крошечной тьмы осенней ночи то придорожный камень, то мокрый ствол бука, то покрытый дождевыми каплями кустарник. Наконец, где-то далеко внизу замелькали огоньки города. Водитель взглянул на часы и улыбнулся: груз на строительство шахты будет доставлен в срок.

Уже развиделось, когда он вышел из гаража в Ткварчели. Несмотря на ранний час, навстречу попадало много прохожих. Чаше всего это были ткварчельские шахтеры, и каждый уважительно проносил:

— Доброе утро, дядя Костя! Да, здесь все хорошо знали дядю Костю — Константина Игнатьевича Харебаву.

Что-то орлиное есть во внешности Константина Харебавы. Чуть покатые крепкие плечи. Нос с едва заметной горбинкой. Управные складки в углах тонких вольев губ. Но главное — глаза. Какие удивительные у него глаза! Они смотрят на вас с прищуринкой, и в них столько молодого огня, что дата рождения в трудовой книжке Константина Игнатьевича кажется явной опечаткой. Неужели ему 67 лет!

Он отвечает не торопясь, с заметным грузинским акцентом:

— А что в этом особенного? Ведь я горец. У нас немало и столетних стариков, и я ведь по сравнению с ними юнец.

Константин Игнатьевич смеется, и на его лице появляется множество морщинок.

Детство и юность — золотая пора человеческой жизни. Но у него они оставили немного радостных воспоминаний.

Трудно было в царское время получить образование и хорошую специальность. Семья была большая, и у отца Кости никогда не было за душой лишней копейки. Когда Костя исполнилось шестнадцать лет, отец сказал:

— Ты уже взрослый, Котэ. Пора за работу. Поезжай в Бакку, может, там тебе улыбнется счастье.

И юнец отправился из родного Цхаква в незнакомый большой город за счастьем. В кармане у него было двадцать рублей, занятых у соседей. Не

очень-то крупная сумма. Но ему было шестнадцать, и он смело пошел навстречу жизни.

С утра до вечера бегал юноша по городу в поисках работы. И когда в кошельке уже осталось несколько копеек, ему бросился в глаза объявление о том, что французское акционерное общество «Европейский гаражи» производит набор в школу шоферов.

Костя пошел учиться. За это надо платить, и он в свободное от занятий время прибавывал, где придется, лишь бы кое-как свести концы с концами.

Спустя год он получил водительские права и стал профессиональным шофером.

По двенадцать часов в сутки приходилось гнуть спину за «баранкой» либо лежать на спине под машиной, с инструментами в руках. Выдавший виды «Берлиоз-94» больше находился в ремонте, чем трясся на неровных бакинских дорогах.

Вещно вспомнить, какие машины были в те времена, — говорит Константин Игнатьевич.

Много горя хлебнул молодой шофер в первые годы работы. Стоило ему на минуту оставить машину без присмотра, как чьи-то невидимые руки разбивали стекла кабины или вбивали гвозди в покрышки: это извозчики старались избавиться от ненавистных конкурентов. Юноша приходил в отчаяние и не раз готов был расстаться с «Берлиозом» и специальностью, столь трудно доставшей ему.

Грнула революция, и жизнь людей потекла совершенно по другому руслу.

После гражданской войны страна начала восстанавливать разрушенное хозяйство. С каждым годом нарастали темпы социалистического строительства. Из края в край советская земля покрывалась лесами новостроек.

Константин впервые почувствовал себя по-настоящему счастливым, видя, что стани, лес, цемент, кирпич, которые он без усилий возит, дают жизнь новым фабрикам и заводам, шахтам и электростанциям Аджарии и Абхазии.

Когда июньским утром 1941 года мирный гул заводов был заглушен звонящим грохотом войны, уже немолодой в то время шофер становится воином одной из танковых частей Советской Армии.

Я слушаю неторопливый рассказ Константина Игнатьевича и думаю о том, сколько чудесных стариков есть в нашей Советской стране и сколько хоро-

шего сделали они для нас, для молодого поколения. Они — наши отцы — не щедрили себя во имя будущего. Они и теперь трудятся на переднем крае социалки, зовут за собой молодых.

Константин Игнатьевич более полувка водит автомашину.

...Многие ровесники Харебавы давно ушли на отдых. Они получают пенсию и коротают время в садах и в парках, в чистых запахах и клубах, играют в шахи или с азартом забывают «козла». Что ж, людям положено отдыхать на старости лет. Они заслужили это своим многолетним, честным трудом.

Но такая беззаботная, тихая жизнь не по душе Константину Игнатьевичу. Старый рабочий не мыслит себе жизнь без труда.

— Пенсионную книжку я всегда успею получить, — шутливо замечает он. — А пока что меня вполне устраивает моя трудовая книжка...

Да, у Константина Игнатьевича есть все основания дорожить и гордиться ею. Ведь за полвека он преодолел на грузовых автомашинах поистине космическое расстояние — более двух миллионов километров. Самотверженный труд старого водителя отмечен многими благодарностями и другими поощрениями, в том числе Грамотой Президиума Верховного Совета Абхазской АССР и почетным знаком «Водитель-отличник».

Мы сидим у небольшого домика, в котором живет старый водитель. Доносится приглушенный рокот близкого моря и шум еще более близкого леса — знаменитого Пицундского леса, сохранившегося с третичного периода до наших дней во всей своей первозданной красоте. Лес разбужен гудением мощных ЗИЛов и ГАЗов, сиренетом экскаваторов и бульдозеров. Пройдет немного времени, и здесь возникнет новый замечательный курорт, а на том месте, где мы сидели с Константином Игнатьевичем, вырастет светлый четырнадцатитажный дом — одно из солнечных и воздушных зданий строящегося Пицунды.

— Приезжайте через пару лет, здесь такое будет — голова закружится! — говорит Харебава.

И я знаю: будет! Слово не расколется с делом. Радостно, что в рядах строителей продолжает трудиться ветеран — Константин Игнатьевич Харебава.

Г. ЕЛЕНСКИЙ.

Шестой по счету чемпионат страны нынешнего года был, пожалуй, одним из самых представительных. Заявки на участие в нем подали спортсмены из 10 союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, областей, краев и автономных республик Российской Федерации. На 5 автомобилей участвовали в соревнованиях и спортсмены Кабардино-Балкарии, столица которой уже вторично стала центром проведения всесоюзного ралли. В составе 113 экипажей выступали более 60 мастеров спорта, неоднократных победителей и призеров всесоюзных и международных состязаний. Соревнования нынешнего года отличались еще и тем, что длились не три дня, как прежде, а пять. Это было связано с удлинением трассы от двух с половиной до пяти тысяч километров. Впервые официальной картой соревнований стал атлас автомобильных дорог, выполненный в двадцатикилометровом масштабе. Другой особенностью чемпионата было множество дополнительных и скоростных соревнований.

Часы показывали полночь, когда экипаж «Волги» со спортивным номером 1, получив маршрутную карту в Москве, взял курс на Нальчик. В столице Кабардино-Балкарской АССР предстояли старты второго, заключительного этапа чемпионата страны по ралли. Почти одновременно из Минска, Киева и Тбилиси стартовали еще три экипажа. Так начался сбор гигантского автомобильного маршрота по дорогам, ведущим на Северный Кавказ. Экипажам, стартовавшим в Москве, хотя кратчайшее расстояние из столицы на юг лежит через Харьков, был дан несколько иной маршрут. Рославль, Брянск, затем Орел, и только отсюда имели они право выйти на Харьковское направление. Окружной путь был продиктован тем, чтобы спортсмены, стартовавшие в четырех столицах, прошли одинаковое расстояние. Рано утром следующего дня произошли первые встречи с соперниками у КВ-1 в Рогачеве. Прибывшие с минского луча белорусы, эстонцы, латыши и литовцы приветствовали спортсменов Москвы, Ленинграда, Горького.

Утром третьего дня на ипподроме имени Ленинского комсомола жители столицы Кабардино-Балкарии стали свидетелями одного из самых интересных дополнительных состязаний. Дружными аплодисментами вознаграждали они каждый удачный старт, в особенности если велі борьбу спортсмены местного самодельного клуба «Эльбрус». В ипподромной гонке, согласно положению, дается старт типа Ле-Ман. Зрительно это эффектно, но водители при этом подвергаются ненужному риску, так как не успевают привязать себя ремнями.

После ипподромной гонки были проведены дополнительные соревнования, составляющие единый комплекс: контрольная линия, линейная гонка, торможение. Дальше трасса первого гоки почти восемь часов петляла буквально на пятке по дорогам в районе Орджоникидзе—Моздок—Прохладного. Спортсмены преодолевали скоростной 600-метровый подъем.

Хочется отметить, что описание



На ипподромных гонках в Нальчике.

Фото В. Егорова

СТАРТЫ В ЧЕТЫРЕХ СТОЛИЦАХ

упражнений было дано недостаточно ясно. В результате большинство водителей путалось, получало штрафные очки. Работа судейской коллегии заслуживает и ряд других упреков. Вот пример. Соревнования по смене колеса и слалому проходили в полной темноте. Контрольное время смены колеса равнялось 100 секундам. В такой ограниченный срок могли уложиться только те экипажи, которые тщательно продумали свои действия, работали слаженно, быстро, без суеты. Лучшее время в этом виде соревнований равнялось 73 секундам, среднее же — 90. А как провоздился зачет? Те, кто не выполнял упражнение или тратил на него в два-три раза больше времени, получали 100 секунд, проигравая, таким образом, лучшим всего лишь 10—20 секунд. Справедливо ли это? Но, пожалуй, самым существенным просчетом, допуиленным судейской коллегией, было то, что каждому участнику для выполнения упражнений было отведено 5 минут. И неудивительно, что уже почти с самого начала соревнований образовалась очередь. Некоторые машины вместо 5 минут затрачивали 20, а то и больше. Чтобы наверстать упущенное, участники вынуждены были, проезжая населенные пункты, в ночное время превышать дозволённые скорости, совершать рискованные обгоны.

Теперь участники держат курс через Ставропольскую степь.

Трасса, миновав Грозный, уходит на горные перевалы Северного Дагестана.

На одном из головокружительных серпантинных групп спортсменов увидела на обочине потерпевшую аварию машину ГАЗ-51. У машины находились раненые женщины. Спортсмены П. Казымов, Вадим Егоров, А. Карамышев, А. Бушманн и другие поспешили на помощь. Пострадавшие были доставлены в больницу.

В последний день участники вновь прибыли на нальчский ипподром, где состоялась заключительная 7-километровая гонка.

По окончании соревнований мы беседовали с новым чемпионом страны по классу автомобилей «Москвич» Романом Чертовым.

— Борьба была очень упорной, — сказал он, — Нашему экипажу пришлось приложить много усилий, чтобы

добиться преимущества. Трасса была трудной, особенно на заключительном круге, и требовала отличной подготовки, как машины, так и участников. Мне особенно приятно, — продолжал он, — что победа достигнута на машине, изготовленной на заводе, где я работаю. Хочется отметить возросшее мастерство молодежи, в частности спортсменов Кабардино-Балкарии, а также автомобилистов, выступавших на «Запорожцах». В целом звездный сбор оправдал себя, ибо за счет этого удалось ликвидировать холостые пробыги, а участники одновременно прибыв на старт второго, заключительного этапа, были поставлены в равные условия.

В зачете команд автозаводов первое место заняли спортсмены МЗМА. Но это далось москвичам нелегко: разрыв с молодым коллективом спортсменов запорожского автозавода, занявшего второе место, был очень мал.

Среди клубных команд лучшими были гонщики «Чайки», а в зачете по ДСО и ведомствам первое место заняли спортсмены «Труд». Приз журнала «За рулем» за лучшее прохождение ипподромной гонки был вручен горьковским гонщикам Эдуарду Васильеву и Геннадию Добровольскому.

Вл. ЕГОРОВ, мастер спорта.

Технические результаты

1 класс с: 1. Ф. Гориславский, А. Крамаренко (ЗАЗ); 2. А. Алейников, В. Чернышев (Мелитополь); 3. Н. Исаенко, Ю. Шкабатур (ЗАЗ).

11 класс с: 1. Ю. Лесовский, Р. Чертов (МЗМА); 2. В. Орлов, С. Маршак (МЗМА); 3. В. Боровик, Л. Робинovich (Ленинград, совнархоз).

111 класс с: 1. А. Карамышев, А. Бушманн (Рига, ДОСААФ); 2. В. Лауницкас, П. Шатас (Каунас, «Жальгирис»); 3. А. Саарр, А. Тынне (Таллин, ДОСААФ).

1V класс с: 1. М. Пуурет, У. Аава (Таллин, «Калеви»); 2. В. Шапелев, Э. Лифшиц (МЗМА); 3. А. Матиссен, В. Мосолов (ГАЗ).



Чемпион Советского Союза в классе 125 см* В. Степанов (Московский городской автомотоклуб).

Чемпион Советского Союза в классе 175 см* О. Кошниц (ДСО «Труда»).



ВАЛЕНТИН БОГАТОВ — ОБЛАДАТЕЛЬ ПРИЗА ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

На первенстве СССР 1964 года по картингу редакция «За рулем» установила специальный приз — киносьемную камеру «Спорт — самому молодому призору». Им оказался москвич Валентин Богатов (Московский городской автомотоклуб ДОСААФ), занявший первое место в треновой гонке и второе — в шоссейно-кольцевой.

Валентин Богатов осваивал целину, затем служил в Советской Армии, а теперь работает шофером в Гидропроект. Картингом он занимается всего полтора года. Спортсмен сам построил свой карт.

Валентин Богатов полон стремления добиться новых успехов в соревнованиях на своем миниавтомобиле.

На фото: Валентин Богатов (справа) перед стартом.

Фото И. Горькова



В большой семье различных соревнований, прописанных в спортивном календаре, в этом году появился новичок — личное первенство Советского Союза по картингу. Своё рождение он отметил в Москве — на шоссейно-кольцевой трассе в Лужниках и трассе стадиона «Динамо».

ОТ ПРИБАЛТИКИ ДО КРАСНОЯРСКА

Стоит сравнить участников соревнований прошлого года и первого чемпионата, как сразу же бросается в глаза одна особенность — картинг перестал быть спортом автомобилистов Москвы и Прибалтики. На первенство страны приехали спортсмены из девяти республик, а также многих городов — Красноярск, Душанбе, Курск, Белгорода и других. На старт соревнований вышло более 70 картингистов. Теперь можно с уверенностью сказать, что микроавтомоном завоевал любовь спортсменов во всех уголках нашей страны.

Отраден и другой факт. Год за годом можно было почти безошибочно называть победителей соревнований — В. Степанов, Э. Славский, В. Аллипер, Б. Грининьш. В этом, пожалуй, и ограничивался список постоянных фаворитов. Теперь предсказывать стало значительно труднее. Это результат качественного роста, который произошел за короткое время в картинге. Несмотря на то, что не все участники чемпионата обладали равным опытом (для гоночников, например, Украины и Армении эти соревнования были первой пробой сил), в страшной борьбе, развернувшейся обоим этапам, свидетельством о возросшем мастерстве всех картингистов. Правда, прошедшие соревнования не дали никаких сюрпризов в распределении призовых мест, но многим признанным авторитетам пришлось приложить максимум усилий, чтобы пробиться в число призеров. А некоторые — литовцу В. Шермунишу, латышам Ю. Макоксу, Б. Грининьшу, эстонцам К. Мельдеру, В. Нарку, москвичам Д. Хинину, В. Симонову в другом случае и не удалось попасть в группу сильнейших.

Хорошей проверкой сил участников чемпионата явилась удачно подобранная трасса шоссейно-кольцевых гонок в Лужниках, сочетающая множество поворотов и прямых участков. Она потребовала от участников высокого мастерства ведения гонки на максимальных скоростях. Если сравнить Лужниковскую трассу с трассой проведения всеюзовских соревнований в Риге, где успех обеспечивал, в основном, только мотор, то в нынешних перенесенных условиях было недостатком. Победителем первого этапа — москвичем В. Степанов, О. Кошниц, В. Богатова, эстонца В. Аллипера и других отличило высокое мастерство ведения гонки в самых сложных условиях борьбы, безупречная подготовка двигателя.

Поразовала своим выступлением и молодежь. Особо хочется отметить А. Морозова (Таджикистан), Э. Юстенко (Армения), С. Карагянца (Армения) и других. Их успешное соперничество с сильнейшими позволяет надеяться, что в ближайшем будущем наши отечественные мастера получат хорошее пополнение.

Но все же, несмотря на смелое, даже порой успешное наступление молодежи из республик, где только недавно стал развиваться картинг, заметное преимущество было на стороне спортсменов из Москвы и Прибалтики. Видно, сказались их большой опыт выступления в соревнованиях и строительный материал. Победители гоночных Москвы вполне заслуженно и убедительно.

Великие победы чемпионов

ДВА ЧЕМПИОНА ДВЕ РАЗНЫЕ ПОБЕДЫ

Итак, первыми чемпионами Советского Союза по картингу стали москвичи В. Степанов (Московский городской автомотоклуб) и О. Кошниц («Труда»). Их победы можно считать по-разному. В. Степанов (класс 125 см*) был выше всех на голову и в шоссейно-кольцевой гонке и треновой (кстати, его раньше отличало сильное выступление во всех соревнованиях). Итог выступления чемпиона — максимальное количество очков на первом этапе (300) и на втором (50).

Значительно труднее сложился путь и золотой медали О. Кошниц (класс 175 см*). Вряд ли кто мог предполагать, что Кошниц, уверенно выигравши в шоссейно-кольцевой гонке три заезда из четырех, так быстро потеряет свое преимущество на трассе. Не пытаясь принизить победу чемпиона, можно все же сказать, что ему на втором этапе улыбнулось счастье.

Задача, которую решал О. Кошниц в треновой гонке, была очень скромной — надо было набрать всего 20 очков, что соответствовало 9-му месту. Даже в этом случае его основной соперник В. Богатов, оставшийся после первого этапа на 12 очков, мог только сравняться с Кошницом. Последнему, как победителю шоссейно-кольцевой гонки, преимущество при определении чемпиона.

Уже первые заезды на трассе показали, что Кошниц будет сложно выполнить даже эту скромную задачу. С большими трудностями в первом этапе десяти финалистов, однако положение его не стало легче. Предстояла борьба с сильнейшими соперниками. Неожиданно «десятого лишнего» сыграл Р. Селеманавичос («Жалгирис»). Из-за поломки машины он выбыл из борьбы, открыл тем самым путь и золотой медали О. Кошниц.

Между тем В. Богатов сделал все возможное для победы: выиграл треновую гонку, получив максимальное количество очков (50), но завоевал лишь серебряную медаль. Не начав, постигая Р. Селеманавичоса, позволила другому москвичу — А. Савронову, занявшему четвертое место в треновой гонке, стать в итоге бронзовым призером.

Случай с О. Кошницем наводит на мысль о том, что некоторые пункты положения о чемпионате нуждаются в изменении. В частности, это касается отношения очков между шоссейно-кольцевой и треновой гонками. В этом году первому этапу было отдано явное предпочтение. Победитель шоссейно-кольцевой гонки получил 300 очков, а треновой — лишь 50. При такой оценке обоих этапов исходили из того, что в шоссейно-кольцевой гонке проявляются все самые сильные стороны мастерства картингистов. Но не может в то же время не обращать на себя внимания и такая деталь: все призеры первого этапа стали в конечном счете и призерами чемпиона. Лишь одному А. Савронову их не удалось. Р. Селеманавичоса удалось продвинуться вперед.

Слишком большое преимущество «кольцевой» категории в этом соревновании, вряд ли правильно. Это снижало борьбу на втором этапе, практически полностью исключало возможность поправить свои дела. Очевидно, в будущем следует изменить существующее соотношение очков, сделать его привлекательным (300 очков за «кольцо» и 100 за треноу).

Это очень важный вопрос. Правильно решив его, можно тем самым сделать борьбу между участниками еще напря-

женнее и интереснее. Больше, чем в нынешнем чемпионате, появится тогда и новых имен.

В КОНСТРУКЦИЯХ — БЕЗ ПЕРЕМЕН

Неудачное выступление О. Кошица на трене имеет вполне определенную причину. Маленькие колеса его машины скользили по мокрой, скользкой от дождя бетонной поверхности трена. Потеряли устойчивость и другие машины, имеющие небольшие колеса с шинами без протекторов.

Это один из уроков чемпионата. Очевидно, более крупные колеса надежнее застраховывают спортсменов от всякого рода сюрпризов погоды, они явно предпочтительнее в гонках на ипподроме и на гравевых дорожках.

Ничких новых конструкций машин на чемпионате представлено не было. Поскольку основным для определения командного и личного зачета являлся первый этап, большинство конструкций машин было приспособлено специально для шоссейно-кольцевой гонки — короткобазные, с натуральной посадкой. Разрешение устанавливать на картах любой мотоциклетный мотор данного класса направлено основным выигравшим участникам на подготовку двигателя. Итог этой работы спортсменов — значительно возросшие скорости ведения гонки.

СНОВА ОБ ОРГАНИЗАТОРАХ...

Дебютанту обычно многое прощается — чуть ли не все промахи оправдываются недостатками опыта. Но промахи, которые имели место на первом чемпионате страны по картингу, трудно отбросить этой причиной. Организаторы они были по вине организаторов — Центрального и Московского городского автоклубов, имеющих огромный опыт в организации самых крупных соревнований.

Каждый чемпионат страны, тем более, если он проводится впервые, — большой праздник для любителей спорта и самих участников. И организаторам приходится к нему, чтобы ни у зрителей, ни у спортсменов не было ощущение праздника застрахованного от неудачи прошлого первенства, к сожалению, забыли об этом.

Началась она торжествами участников. Недоразумения начались с их размещения, организации питания. Затем выяснилось, что организаторы не могут предоставить гонщикам высококачественных сортов масел. Первым почувствовал на себе эту небрежность один из сильнейших наших картингистов Э. Славинский. Во втором заезде шоссейно-кольцевой гонки мотор его машины «сгорел» и гонщик был вынужден превратиться в зрителя.

Неожиданным, вероятно, были для организаторов и поломки на трене, чем же объяснить это, как на старте не было самого необходимого для ремонта неисправных машин. Владельцы неисправных поломок автомобилей, которые, кстати, всегда были и будут, становились, роковыми для спортсменов.

Но было сделано для зрителей. Можно подумать, что организаторы чемпионата вообще не ждали, что кто-нибудь придет посмотреть соревнования. Не было выпущено ни программы соревнований, ни списков участников. Несколькими тысячами зрителей в наблюдении картинг, пришлось лишь догадываться, кто участвует в гонках, как проходит борьба за призы. Не слас положения и судья-информатор Н. Унт. Уж не впервые в этом году комментирует он соревнования, за великий раз его репортажи звучны и поверхностны.

Впечатлений — столько уступая Риге, Ленинграду, Уфе и некоторым другим городам в хорошей организации соревнований по мотоциклетному и автомобильному спорту.

Таковы основные итоги первого в нашей стране чемпионата Советского Союза по картингу, следующего году участвующих первенства будет принимать Харьков. Хочется надеяться, что будущие организаторы будут уделять больше внимания и маленькому автомобилю. Это нужно сделать — картинг вышел на широкую дорогу.

Б. ЛОГИНОВ.



Спартаковцы перед стартом в Лужниках.

Фото И. Горскова

СПАРТАК

в Лужниках

Всесоюзные соревнования по кольцевым автомобильным гонкам общества «Спартак» в нынешнем году проходили на Лужниковском кольце Центрального стадиона имени В. И. Ленина. Более 80 гонщиков из Москвы, Ленинграда, Тбилиси, Львова съехались сюда, чтобы принять участие в состязаниях.

Как и в прошлом году, в личном и командном зачете первенствовали хорошо подготовленные ленинградцы. Вот имена победителей: первоазрядник Ю. Ермаков [группа спортивных автомобилей «А» «Волга»], мастер спорта А. Серейник [гоночные автомобили формул I и III], мастер спорта Ю. Вишняков [гоночные автомобили свободной формулы]. Только в одном заезде [группа спортивных автомобилей «В»] победили москвичи — первоазрядник Е. Глухарев.

Второе командное место заняли спортсмены Грузии, третье — москвичи. Хочется отметить инициативу руководителей центрального совета ДСО «Спартак», который уже второй год проводит всесоюзные состязания автоспортивных обществ. Следует, однако, упрекнуть организаторов за то, что среди участников было представлено только четырех городов, хотя условия для развития автоспорта существуют во всех республиканских организациях «Спартак».

Несколько слов о Лужниковской трассе. Расположенная на внутренней территории Центрального стадиона имени В. И. Ленина, она протянулась отличным дорожным полотном на 3 километра и имеет 9 сложных поворотов (на одном круге). Кольцо пролегает рядом с основными сооружениями стадиона, галереи которых вместе с метрополитом представляют прекрасную трибуну для зрителей. Если принять во внимание красоту ландшафта на полукольце Москвы-реки, то Лужниковская трасса может спорить за звание лучшей в стране.

Нного мнения придерживается, однако, администрация стадиона [директор В. Напастников]. Она считает автомобильных нежелательным гостем стадиона, так как, мол, при строительстве стадиона автотрасса здесь не проектировалась.

Вряд ли можно назвать такую точку зрения правильной. Что плохого в том, что к спортивному комплексу стадиона прибавится еще и трасса для авто- и мотогонок! Непонятно и равнодушие к судьбе Лужниковской трассы со стороны Всесоюзной федерации автомобильного спорта.

И. ФРИДЛАНД, судья всесоюзной категории.

КУРЯНЕ ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

С интересом наблюдали куряне за ходом Всесоюзных соревнований школьников по картингу.

На старте вышли гонщики Москвы, Харькова, Ленинграда, Ростовской области, Тбилиси. Курские гонщики — воспитанники Дворца пионеров — Николай Гончаров, Владимир Лыткин, Вячеслав Кузнецов продемонстрировали высокое мастерство и стали победителями кольцевых гонок.

В комплексном зачете чемпионом СССР среди школьников стал ленинградец Георгий Стариков.

Очень хорошо выступил в классе 50 см³ В. Лыткин, у которого не оказалось конкурентов, а в классе 175 см³ чемпионом страны стал В. Кузнецов. И в командном зачете куряне стали победителями: они завоевали первых 3 места.

Победителям были вручены памятные призы. Кроме того, за лучшую конструкцию гоночного карда [до 50 см³] курской команде присуждены переходящий приз и диплом Центральной станции юных техников.

КАУБ "Автолюбитель"



РЕГУЛИРОВКИ АВТОМОБИЛЯ «ЗАПОРОЖЕЦ»

Многих владельцев «Запорожца», судя по письмам, которые получает редакция журнала «За рулем», интересуют вопросы, связанные с регулировками этого автомобиля.

Отвечают на эти вопросы инженеры запорожского автотаво-вода «Коммунар» С. Шейнин и К. Фучадзин.

С какими регулировками приходится сталкиваться наиболее часто?

Для работы двигателя очень важно, чтобы были нормальными зазоры в механизме привода клапанов. Перед их проверкой поднимите гайки крепления валков коромысел. Регулируйте зазоры на холодном двигателе последовательно в первом, втором, четвертом и третьем цилиндрах (рис. 1).

Зазоры между коромыслами и выпускными крайними клапанами должны быть равны 0,08 мм и выпускными (средними) 0,1 мм. Величину их определяют при помощи плоского шупа.

Помимо регулировки карбюратора на малых оборотах холостого хода, периодически проверяйте уровень топлива в поплавковой камере, который должен быть на 18 ± 1 мм ниже плоскости разреза ее корпуса и крышки.

Для этой цели удобно пользоваться контрольной трубкой. Выверните пробку в камере и вместо нее вверните резьбовой наконечник контрольной трубки. Далее, пустив двигатель на малых оборотах холостого хода, приблизьте ее к стенке поплавковой камеры, имеющей указатель «уровень». Ему и должен соответствовать уровень бензина в секционной трубке.

Регулируйте уровень подгибанием язычка на крышечке поплавка, если, конечно, последний герметичен и клапан подачи топлива исправен.

Для того чтобы устранить негерметичность, необходимо погрузить поплавок в горячую воду, температура которой не ниже 80 градусов. Места выхода пырьков следует смазать раствором поликарбоната в 85-процентной муравьиной кислоте или эпоксидными смолами ЭД-5 и ЭД-6, предварительно удалив бензин. Пластмассовый поплавок можно также отремонтировать, используя паяльник, нагревая до температуры плавления олова.

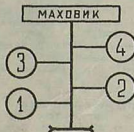


Рис. 1. Расположение цилиндров двигателя.

Неисправный клапан подачи нужно притереть или заменить новым.

Если в карбюраторе бензин переливается только при движении автомобиля, особенно по дороге с бугливым покрытием, то причиной является чрезмерная осадка или перекос демпфирующей пружины иглочатого клапана поплавка. Как устранить эту неисправность? Снимите крышку поплавковой камеры, приподнимите поплавок до упора согласно рис. 2 (иглочатый клапан в таком положении прижат к своему седлу только усилием собственного веса) и замерьте расстояние между свободным витком пружины и упорной поверхностью язычка, которое должно составлять 0,1—0,2 мм. При необходимости требуемый зазор может быть установлен поджатием или растяжением пружины.

Важно содержать в чистоте распределитель зажигания. Загрязненная впадина его крышки может вызвать неисправность системы зажигания. Если контакты прерывателя изношены, зачистите их (в разомкнутом состоянии) абразивной пластиной из комплекта шоферского инструмента. Зазор между контактами должен быть равен 0,35—0,45 мм.

Следите за правильностью установки зажигания. Только в этом случае может быть достигнута бездетонационная работа двигателя на всех режимах.

При использовании бензина с октановым числом ниже 72 (но не ниже 66) уменьшите угол опережения зажигания, вращая регулировочную гайку в сторону знака «минус». Если применяется бензин с октановым числом выше 72, вращайте ее в сторону знака «плюс».

При установке зажигания проверяйте работу двигателя после прогрева. Затем, двигаясь на прямой передаче по ровной дороге со скоростью 45—80 км/час, дайте автомобилю разгон с резким нажатием на педаль управления дросселем. Если при этом будет наблюдаться незначительная и кратковременная детонация, то зажигание установлено правильно.

Для контроля за работой системы смазки постоянно держите в поле зрения сигнализаторы датчиков (лампочки), установленные на щитке приборов.

Датчик аварийного давления масла ММ-102 срабатывает при падении давления в системе до 0,4—0,7 кг/см². Горение лампочки на рабочих режимах двигателя указывает на его неисправность. Для проверки датчика выверните его и определите давление по контрольному

манометру. Оно должно быть при 3000 об/мин коленчатого вала и температуре масла плюс 80 градусов не менее 1,2 кг/см².

Датчик аварийной температуры масла ММ-7 срабатывает, когда температура составляет 105—108 градусов. Если загорелась лампочка, нужно уменьшить число оборотов и дать двигателю остыть (не останавливая его).

Не езьте на режимах, близких к тем, при которых загорается лампочка.

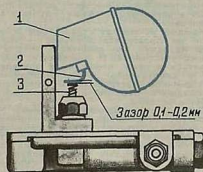


Рис. 2. Проверка зазора между демпфирующей пружиной 3 и язычком 2 поплавка 1.

Это приведет к перегреву двигателя и задирам деталей шатунно-поршневой группы.

Для нормальной работы сцепления и его привода необходимо, чтобы свободный ход педали был равен 25—35 мм (по центру нажимной площадки), что соответствует зазору 2,5—3,5 мм между пятами и выжимным подшипником.

Если зазор недостаточен, выжимной подшипник будет прижиматься к пятам. Это повлечет за собой выход из строя подшипника, пробуксовку сцепления и износ фрикционных накладок. Чрезмерно большой зазор приводит к неполному включению сцепления, затрудняет переключение передач. Он может также вызвать поломку зубьев шестерен и повышенный износ колец синхронизаторов.

(Продолжение следует).

ЕСЛИ НЕИСПРАВЕН СТАРТЕР...

На некоторых автомобилях М-21 «Волга» через 30—35 тысяч километров пробега при включении стартера якорь его перестает приводить во вращение коленчатый вал двигателя. Чем это объяснить?

Проверьте, не разряжена ли аккумуляторная батарея. Если с ней все в порядке, убедитесь в исправности втягивающего реле.

Когда же и оно работает нормально, причина вращения якоря стартера вхолостую может быть одна — неисправность роликовой муфты свободного хода.

В этом случае разберите стартер, а затем роликовую муфту, предварительно отсоединив ее кусачками или другим инструментом, развальцуйте отбортовку в наружном кожухе, снимите его, после чего обжимы разведываются.

Предполагать заклинивание обжимов могут следующие основные причины. Проскальзывание роликов по поверхности внутренней обоймы вследствие потери упругости плунжерных пружинок. Кроме того, последние утрачивают способность передавать плунжеру, когда каналы пружин бывают заполнены загрязненной и загустевшей смазкой.

Для устранения этих неисправностей промойте разобранную муфту в керосине, дизельном топливе или в метилловом бензине и насухо протрите ее. Плунжерные пружины выжмите и немного растяните, а при потере упругости замените новыми, изготовленными из тонкой стальной проволоки. Затем соберите муфту, смажьте ее маловязким маслом (моторным СУ) и установите на место.

Износ заклинивающих роликов по всей их поверхности [односторонний или двухсторонний «плоский»]. В таких случаях замените ролики. Изготовлять их нужно из шарикодурильной стали ШХ-15 с термической обработкой (твердость 60 ± 65 единиц по Rc). Они должны иметь диаметр 6 мм.

Появление углублений на боковых поверхностях заклинивающих канавок в наружной обойме муфты. При включении стартера в них западают ролики, в результате чего не заклиниваются обжимы.

Если углубления незначительные, ликвидируйте их следующим образом. В патрон сверлильного станка установите пятимиллиметровое сверло, наведите на него 3—4 слоя наждачной шкурки (в таком порядке, чтобы наружный край был расположен по ходу вращения сверла) с номерами зернистости 80—120 на тканевом полотне. Шкурку верхней части прикрепите тонкой мягкой проволокой. Далее пустите станок на семь больше оборотов и шлифуйте канавки до удаления углублений.

Можно также для этой цели воспользоваться электрической дрелью. Ее крепят в тисках в горизонтальном положении и в остальном делают все так, как и на сверлильном станке.

После удаления небольших углублений установите ролики нормального размера с диаметром 6 мм. Они будут заклинивать обжимы в самой узкой части канавок.

Если углубления достигают большого

размера, устранили их шлифованием абразивными камушками диаметром 5 мм, которые служат для заточки резыбарезных пашек. Камушки закрепите на тонком конце металлической оправки клеем № 88, 583, БФ-2 или бакелитовым лаком. Склеенные детали сушите 3—5 часов при температуре 100—120 градусов.

В качестве привода камушков (вращаться они должны со скоростью не менее 3000 об/мин.) можно применить многооборотную электродрель. После удаления углублений установите ролики увеличенного размера, например диаметром 6,1 мм.

Отделение фланца от наружной обоймы из-за недостаточного натяжения при сборке этих деталей на заводе-изготовителе.

Для устранения этого дефекта подожмите отбортовку наружной обоймы к фланцу слесарным молотком на металлической плите или для большей надежности соедините их друг с другом точечной электросваркой.

Опыт показывает, что после устранения указанных выше неисправностей роликовая муфта свободного хода будет нормально работать продолжительное время.

Н. ЧЕРТКОВ,
кандидат технических наук.

г. Воронеж.

ДЛЯ ТЕХ, КТО СОБИРАЕТСЯ В ПУТЬ

Президиум Центрального совета по туризму ВЦСПС утвердил правила организации туристских путешествий на территории СССР (на машинах любых марок и образцов).

Классификация автомобильных, мотоциклетных и мопедных путешествий определяется по основной системе с учетом характера дорог, длины пути, количества машин в группе, сложности климатических и дорожных условий.

Валлы	Характер дороги	Виды машин	Валлы						
			1	2	3	4	5	6	7
			Километры						
1	Дороги с усовершенствованным покрытием (асфальтобетонные, брусчатые, гидронированные, клинкерные)	авто	250	500	1000	2000	3000	—	—
		мото мопед	150 100	300 200	500 350	1000 500	1500 750	—	—
2	Дороги с твердым покрытием (булыжные, щебеньчатые, гравийные и грунтовые, улучшенные, обогащенные вяжущим материалом)	авто	200	400	600	1200	1500	—	—
		мото мопед	100 50	200 100	300 150	400 200	600 300	750 250	—
3	Выбитые дороги с усовершенствованным и твердым покрытием	авто	150	300	400	500	750	—	—
		мото мопед	75 25	150 75	200 100	300 150	300 175	350 175	—
4	Серпантинные дороги в горах до 750 м над уровнем моря с усовершенствованным и твердым покрытием, а также грунтовые, улучшенные, обогащенные вяжущим материалом	авто	100	200	300	400	500	600	—
		мото мопед	50 25	100 50	150 75	200 100	250 125	300 150	—
5	Проселочные дороги	авто	75	150	200	300	400	500	600
		мото мопед	35 15	75 30	100 50	150 75	200 100	250 125	300 150
9	Труднопроходимые дороги и бездорожье	авто	50	100	150	200	250	300	350
		мото мопед	25 10	50 20	75 30	100 50	125 75	150 75	200 100

Кроме того, баллы засчитываются за количество машин, участвующих в туристской группе. Например, за одну автомашину дается 1 балл, за две или четыре автомашины — 2 балла, за пять и более автомашин — 3 балла.

Если автомобильное путешествие совершается в особо тяжелых климатических или дорожных условиях, также начисляются баллы за трудные условия (от 1 до 4 баллов). За одно путешествие участник награждается знаком «Турист СССР». Для получения звания мастера туризма нужно совершить, как минимум, десять пробегов и набрать не менее пятнадцати баллов.

Путевым документом для туриста является маршрутный лист или маршрутная книжка, выдаваемые туристскими секциями коллективов физкультуры, городскими (районными) клубами туристов. Отметка путевых документов производится в местных автомоторклубах или туристских базах.

КАУБ

«Автолюбитель»



«Автомобиль» — А ВАМ ЭТО НЕ ПОДОЙДЕТ?



НОЖНОЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ УДОБНЕЕ

При езде по плохо освещенной дороге непрерывно приходится переключать свет фар на подфарники, и наоборот. У «Москвича-407» случается, что вместо переключения света включается стеклоочиститель, так как ручки обоих переключателей расположены рядом и в темноте на ощупь их трудно различить. Намного удобнее переключатель света типа П38 автомобиля «Волга».

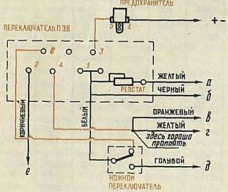
Как же установить на «Москвиче» переключатель типа П38?

Гайка крепления и ручка переключения обеих машин односторонние. Поэтому достаточно снять термометаллический предохранитель с переключателя П44 и укрепить его на изолированной пластине под панелью приборов. Электрическая схема передельвается так (см. рисунок):

Переключатель П44



Переключатель П38



- а — освещение приборов,
- б — задние табаритные фонари и освещение номерного знака,
- в — контрольная лампа дальнего света на спидометре,
- г — дальний свет,
- д — ближний свет,
- е — подфарники.

1) Подсоединение к клемме 4 термометаллического предохранителя остается без изменения; 2) клемма 5 соединяется новым проводом с клеммой 3 переключателя П38; 3) коричневый провод с клеммы 2 переключателя П44 соединяется с клеммой 2 переключателя П38; 4) белый провод с клеммы 4

переключателя П44 — с клеммой 1 переключателя П38; 5) черный провод с клеммы 3 переключателя П44 — с клеммой 1 переключателя П38; 6) желтый провод с клеммы 6 переключателя П44 — со свободной клеммой реласта переключателя П38; 7) на ножном переключателе освобождается клемма дальнего света (желтый и оранжевый провода) и соединяется с клеммой дальнего света П38 (желтый и оранжевый провода), а также новым проводом с клеммой 5 переключателя П38; 8) освободившись провода (желтый и оранжевый) соединяются новым проводом с клеммой 5 переключателя П38. Все места соединения нового провода с остальными надо хорошо пропаять и тщательно изолировать.

Новые провода прикладываются вдоль жгута, идущего к ножному переключателю под левой картонной стенкой (ее нужно предварительно снять). Для удобства водителя лучше сделать их разноцветными.

Проведенная переделка заметно упрощает пользование светом, главное — повышает безопасность движения в ночное время.

А. ПЕРУНОВ.

г. Киев.

КРОШШТЕЙН ПРЕДОХРАНЯЕТ

При запуске вручную двигателя «Запорожца» модели ЗАЗ-965 пусковая рукоятка часто переминается вбок, и насадет бугера, повреждая его декоративное покрытие. Чтобы избежать этого, мной изготовлен и установлен на автомобиле крошштейн из стали толщиной 3 мм (рис. 1).

Крошштейн закрепляется двумя болтами М10 через дистанционные втулки к внутренней стороне заднего бугера (рис. 2).

Кронштейн и полукруглые головки болтов хромированы, поэтому они не нарушают декоративного оформления автомобиля. Изготовить и установить дополнительный кронштейн можно по прилагаемому чертежам.

И. ЕВДОКИМОВ, инженер.

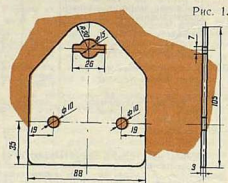
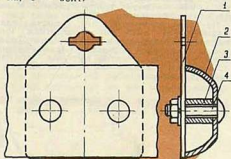


Рис. 2.

1 — кронштейн; 2 — бугер; 3 — втулка; 4 — болт.

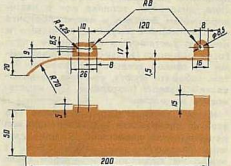
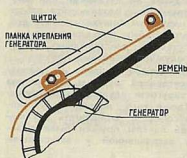


ЩИТОК «ГРЯЗЕУВОД»

От работы ремня вентилятора впускная сторона капота автомобиля «Волга» быстро и сильно загрязняется. Чтобы избежать этого, я с правой стороны, над ремнем, сделал специальный щиток. Он представляет собой стальной или алюминиевый лист (толщиной 1,5 мм) и закрепляется шпилькой и болтом верхней планки крепления генератора. Нужно только, чтобы болт крепления генератора и планка был миллиметров на 5 подлиннее. Верхний конец щита должен идти под гайку крепления планки и захватывать.

Л. ЗОЛОТАРЕВ, инженер.

Ленинград.

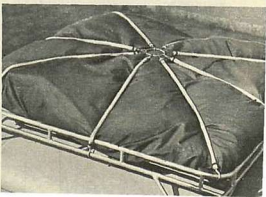


НАДЕЖНО И ПРОСТО

Бывалые автогурсты знают, как много хлопот доставляет крепление вещей на верхнем багажнике. То и дело приходится останавливать машину, чтобы вновь увязать багаж. Предлагаемый способ крепления резиновыми жгутами (он показан на фото) прост и надежен. Жгуты заделаны за проволочное кольцо «карабинчиками». К противоположным концам прицеплены крючки из стальной проволоки. Чтобы не поцарапать крышу, на них надевают хлорвиниловые трубки. Количество «ключей» и их длина выбираются, естественно, в зависимости от вида и размера багажа.

М. МОРОЗОВ.

Ленинград.



Совершенствовать обучение кадров шоферов — неперемное условие дальнейшего развития автомобильного транспорта. За последние годы учебные комбинаты и автошколы, училища профтехобразования, автомотоклубы и хозрасчетные школы ДОСААФ накопили богатый опыт в подготовке водителей.

Новый учебный год, несомненно, станет еще одним шагом вперед в повышении качества обучения.

Большие возможности в связи с этим открывают новые единые учебные планы и программы. Они утверждены Государственным комитетом по профессионально-техническому образованию при Госплане СССР и являются обязательными в подготовке шоферов на всей территории страны. По новым программам будут вести обучение шоферов для народного хозяйства и учебные организации ДОСААФ.

Каково же содержание нового учебного плана и программы подготовки шоферов III класса?

Общее количество часов в учебном плане осталось прежним, то есть для тех, кто обучается с отрывом от производства, предусмотрено 688 часов, без отрыва от производства — 624. Однако в распределении их по различным разделам курса произойдут некоторые изменения.

Как видно из таблицы, в новом учебном плане увеличено время на изучение вопросов безопасности движения и перевозок грузов.

При изучении автомобиля новой программой предусматривается ознакомле-

УЧЕБНЫЙ ПЛАН И ПРОГРАММА-НОВЫЕ

и дорогам Союза ССР», дополнена рядом новых тем.

Некоторые изменения введены в изучение предмета «Вождение автомобиля». Состоит он из четырех разделов: «Обучение на месте» — 2,5 часа, «Обучение на закрытой площадке» — 10 часов, «Обучение на улицах и дорогах в постепенно усложняемых условиях» — 15 часов, «Перевозка грузов на учебном автомобиле» — 21 час. Кроме того, предусмотрены также две контрольные промежуточные проверки навыков и выпускной экзамен по вождению автомобиля, на которые отводится 1,5 часа.

В процессе обучения каждый курсант должен, как и раньше, наездить 50 часов. Новым является увеличение времени на обучение перевозкам грузов (21 час, вместо 8 часов по старой программе); кроме того, продолжительность урока при обучении вождению автомобиля устанавливается — 60 минут.

Есть ряд нововведений и в подготовке шоферов-любителей.

Согласно новому «Положению о порядке подготовки шоферов и присвоения им квалификации» для сдачи экза-

мента ЦК ДОСААФ СССР разработал и согласовал с Министерством охраны общественного порядка новую единую программу подготовки шоферов-любителей. В ближайшее время ее получат комитеты и учебные организации Общества.

УЧЕБНЫЙ ПЛАН подготовки шоферов-любителей

Учебные предметы	Количество часов в учебном плане	
	новом	старом
Устройство и техническое обслуживание автомобиля	49	63
Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР	48	34
Вождение автомобиля	32*	25
Экзамены	12	—
Итого:	141	122

* Проводить по возможности без отрыва от других занятий.

Эта программа рассчитана на 141 учебный час и охватывает преимущественно практические вопросы, связанные с обслуживанием автомобиля и его вождением. На теоретические занятия по устройству автомобиля отводится минимальное время. Главное внимание уделено изучению правил движения по улицам и дорогам, а также практическому вождению автомобиля. Сравните расчет часов новой и ранее действовавшей программы.

Программа предусматривает изучение устройства автомобиля какой-либо одной марки («Москвич», М-21«Волга» или ГАЗ-51А) и конструктивных особенностей других автомобилей.

Учебный материал по устройству и техническому обслуживанию рассчитан на то, чтобы водитель твердо овладел практическими навыками по ежесульному уходу за автомобилем, умел обнаружить и устранить неисправности, возникающие в пути, в первую очередь в механизмах и приборах, обеспечивающих безаварийное движение автомобиля.

Обучение вождению, как правило, должно проводиться на легковом автомобиле. Программой не допускается бессистемное вождение автомобиля по прямой. Не менее 75% учебного времени отводится на выполнение поворотов, разворотов и других маневров.

Новые программы введены в действие. Руководители учебных организаций ДОСААФ обязаны сейчас тщательно изучить их с преподавателями и инструкторским составом, провести методические совещания, на которых наметить конкретные пути повышения качества подготовки шоферов.

М. КОЛПАКОВ,
начальник отдела ЦК ДОСААФ СССР.

УЧЕБНЫЙ ПЛАН подготовки шоферов III класса

Учебные предметы	Количество часов при обучении с отрывом от производства		Количество часов при обучении без отрыва от производства	
	в новом плане	в ранее действовавшем	в новом плане	в ранее действовавшем
	ТЕОРЕТИЧЕСКОЕ ОБУЧЕНИЕ	366	328	340
Политзанятия	24	24	20	24
Автомобиль	218	218	212	212
Основы эксплуатации подвижного состава	56	36	40	34
Правила движения транспорта	68	50	68	50
ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБУЧЕНИЕ	298	336	260	280
Слесарные работы	48	70	40	40
Разборочно-сборочные работы	104	92	96	96
Техническое обслуживание автомобиля	84	84	84	84
Производственная практика в автохозяйствах	62	70	40	144
Экзамены	24	24	24	24
Итого:	688	688	624	624

ние с устройством и работой наиболее распространенных современных отечественных моделей: грузовых ГАЗ-51А (ГАЗ-53Ф), ЗИЛ-164А (ЗИЛ-130) и легковых «Москвич-407» или М-21«Волга».

Программа предмета «Основы эксплуатации подвижного состава» включает теперь изучение новых методов организации перевозок, диспетчерского руководства работой автомобильной на линии, правил и порядка оформления товарно-транспортных документов и т. п. Она увеличена на 20 часов, что позволит курсантам получить также более подробные знания о нормах расхода топлива, смазочных материалов и системе оплаты труда шоферов.

Программа «Правила движения транспорта» приведена в строгом соответствии с «Правилами движения по улицам

и дорогам Союза ССР», дополнена рядом новых тем. Некоторые изменения введены в изучение предмета «Вождение автомобиля». Состоит он из четырех разделов: «Обучение на месте» — 2,5 часа, «Обучение на закрытой площадке» — 10 часов, «Обучение на улицах и дорогах в постепенно усложняемых условиях» — 15 часов, «Перевозка грузов на учебном автомобиле» — 21 час. Кроме того, предусмотрены также две контрольные промежуточные проверки навыков и выпускной экзамен по вождению автомобиля, на которые отводится 1,5 часа.

Удостоверение шофера-любителя выдается лицам, достигшим 18-летнего возраста, после сдачи экзамена в ГАИ по правилам движения и вождению автомобиля. Те, кто окончили высшее или среднее специальное учебное заведение по автомобильной специальности, могут сдавать экзамены без обучения, представив копию диплома, заверенную нотариальной конторой.

Диктант
 Соборная правила училищного движения
 Сторожка мама попросила Витю
 отвезти Серюжу к бабушке, которая
 жила на окраине города. Она пред-
 упредила Витю, чтобы он был ос-
 торожен и соборная правила уч-
 ительного движения Витя знал, что хо-
 дить разрешается только по троту-
 ару, придерживаясь правой сторо-
 ны. В дороге спокойно дошли до пар-
 кета, где было отведено место пар-
 ковки машин. Присев там с со-
 сора улицы. Присев там с со-
 на проезжей части, Витя увидел
 в безопасности, слева и справа
 машин не было. Машины устро-
 вались у тротуара. Вот и троту-
 арная остановка. Они вошли в
 вагон и сели у открытого окна.

Перед нами стопка листков из ученических тетрадей. Это диктант четвероклассника. Читаем: «Однажды мама попросила Витю отвезти Серюжу к бабушке, которая жила на окраине города. Она предупредила: «Будь осторожен, Витя!»... После переказа нехитрых домашних заданий, мы узнали о том, как дисциплинированный Витя, соблюдая правила уличного движения, благополучно «доставил» своего младшего братишку к бабушке.

— Наивно! — возразит иной строгий читатель!...
 Может быть, и наивно. Но зато полезно. Конечно, Саша Кугаевский, Витя Клоков, Надя Ушакова и еще десятки учащихся четвертых классов школы № 21 города Коломны не всегда еще следуют примеру героя диктанта Вити и Серюжи, ни разу на протяжении своего пути за город не нарушивших правил уличного движения пешеходов. Но, написав диктант, ребята призывают и наверняка будут более осторожны при переходах улиц, на трамвайных и автобусных остановках, в местах скопления транспорта. Была задана

В городе Коломне почти во всех школах образцово поставлена пропаганда безопасности движения среди учащихся.

...Это было несколько лет тому назад. В воскресное утро близ дальнего ключевого улицы в Томске был обнаружен труп женщины. Начальник томской госавтоинспекции, капитан милиции Антонина Акимовна Приколотина вышла на место происшествия. Трагедия произошла ночью. Женщина была заделана машиной. Внимательный осмотр всего участка позволил обнаружить явную заметную наклонную полосу, которая протяжением 150—160 метров и вела в сторону болота. Мягкая глинистая почва отчетливо сохранила следы колес новых сапог. Недалеко за болотом находился посеченный карьер, и машины ездили туда беспрерывно днем и ночью. Не там ли следует искать преступника?

Всю ночь не смыкала глаз Антонина Акимовна, замыслила о совершенном преступлении. А рано утром она была уже в карьере. Присматривалась к машинам, наблюдала за поведением водителей. Один из них своим нагловатым видом привлек внимание начальница госавтоинспекции. Было в нем что-то позанное, неестественное. Прикуривает, на лице — подобие улыбки, а руки дрожат. И у грузчика тоже вид странний: на ли-

ца. Это и диктанты, об одном из которых мы рассказали, и встречи с сотрудниками ГАИ, и постоянные дежурства активистов-дружинников у школ, на пешеходных переходах и многие другие.

Дело это, прямо скажем, нужное, полезное. Через Коломну проходит прибрежная автомагистраль Москва—Куйбышев. Ни для кого не секрет: активность пешеходов на улицах происходит потому, что учащиеся не знают правил уличного движения. Нередко на проезжей части улицы они гоняют мяч, выдвигают замысловатые фигуры на своих велосипедах, шныряют между машинами. Сколько неприятностей ребята доставляют водителям, да и до большой беды недалеко, если хорошо не организовать работу среди школьников по безопасности движения.

В Коломне в нее включились не только органы милиции, но и активисты ДОСААФ, члены общества «Красного креста и Красного полумесяца», Дом санитарного просвещения. В школах за это дело взялись педагоги, родительские комитеты. В городе уже давно действует штаб народных дружин по безопасности движения во главе с энтузиастом-общественником С. Демидовым. Отсюда, из штаба, нити расходятся по всем школам. Активисты, а среди них много передовых, опытных водителей автохозяев, сотрудников ГАИ, инженеров, педагогов, бывают в классах, встречаются с ребятами на пионерских сборах, проводят беседы, инструктируют преподавателей.

Их побывали в коломенской одинадцатилетке № 21. У входа в здание висит светофор, в увеличенном размере изображены дорожные сигнальные знаки. Если утром, идя на занятия, ребята видят, что в светофоре горит красный огонек, значит, кто-то накануне нарушил правила уличного движения. О виновнике они узнают на утренней линейке. Кстати, в школе ведется специальный журнал, где регистрируют всех школьников-нарушителей правил уличного движения.

це садина, губы разбиты. Опытный водитель не мог не обратить внимание и на то, что правая нижняя часть машины вымита сверху тщательно.

Прошло немного времени, и преступление было раскрыто.
 Это лишь один эпизод из практики Антонины Акимовны Приколотиной. А сколько их в напряженной, будничной работе!

А потом началась война. Курсантов направили в различные города страны, Антонина Акимовна попала в родной Новосибирск, где еще до учебы в Москве работала шофером, а затем механиком трактора. Здесь она стала членом государственной квалификационной комиссии по подготовке шоферов, а с 1946 года — начальницей томской областной госавтоинспекции.

С тех пор прошло восемнадцать лет. С благодарностью говорят о строгом и

Много других интересных затей увидели в этой школе. Ребята увлекаются игрой-кроссвордом «Светофор», сочетая, как говорят, приятное с полезным: в процессе игры усваивают правила движения. Или вот электрифицированный стенд, на котором, начиная с первокурсника, каждый учится регулировать движение.



Идут занятия по правилам движения.
 Фото В. Егорова

Всю эту кропотливую работу возглавляет преподаватель Д. П. Сергеев — друг и советчик ребят во всех их начинаниях. Это под его руководством учащиеся своими силами оборудовали электрифицированный стенд, создали уголок сатиры под названием «Телевизор». В нем помещаются небольшие нарисованные на учащихся, нарушивших правила уличного движения.

— А результат! — спросит читатель.
 В ГАИ Коломны нам сообщили:
 — Сейчас ребятники мало доставляют хлопот нашим сотрудникам. Исчезают на улицах и всякие автороскошества, виновники которых — школьники. Если не ослабим работу и в новом учебном году, неприятных случаев с детьми на автомагистрали и улицах города не будет совсем.

Е. ВЛАДИЧ,
 г. Коломна Московской области.

НА СТРАЖЕ ПОРЯДКА

справедливом начальнике автоинспекции многие шоферы. Они приходят и Антонине Акимовне советовать, высказывать предложения. И она по-настоящему заботится о совершенствовании шоферов. Антонина Акимовна гордостью называет имена водителей, которые вот уже 20—30 лет несут свою нелегкую службу образцово, без нарушений. Это — И. Цценков, Р. Пылаев, А. Везерин, П. Портингин и многие другие. Все они участвуют в конкурсе «За безопасность движения», проводимом томской областной госавтоинспекцией.

Между прочим, нередко заходит к Антонине Акимовне и жены шоферов. Заходит по «семейному вопросу». Во всех этих частных беседах нужен большой такт, человеческое чутье. И Антонина Акимовна умеет находить ключ к сердцам людей, делает все, чтобы скрыть семью, отлучить того или иного водителя от вина.

Помогаем Антонине Акимовне новых успехов в ее нелегком и почетном труде.

Р. ДАЛЕЯН,
 г. Томск, наш спец. корр.

ЭКЗАМЕН НА ЗРЕЛОСТЬ



Призеры 11-го этапа первенства мира (слева направо): И. Григорьев, В. Валец, К. Пилар.

Фото И. Горскова

К итогам выступления советских мотоциклистов в чемпионате мира по кроссу

Право, мы ничего не преувеличим, если скажем, что уходящий сезон открыл новую страницу в истории нашего мотоциклетного спорта. Впервые в этом году на кроссовых трассах «Майоровка» во Львове и «Ленинские горы» в Москве состоялись этапы чемпионатов мира в классах мотоциклов 500 и 250 см³.

То, что гроссмейстеры по мотокроссу приезжают соревноваться к нам, — событие само по себе примечательное, свидетельствующее о растущем международном авторитете советских мотоциклистов. Но гораздо важнее другое — результаты этих соревнований. Прежде всего мы имеем в виду итоги московского тура чемпионата (класс 250 см³), где наши гонщики заявили о себе, что называется, во весь голос.

К тому времени, когда эти строки попадают к читателям, чемпионат будет завершен и медали обретут своих хозяев. Одну из них — бронзовую — закрепят на лашке пиджака заслуженный мастер спорта инженер Игорь Григорьев. Путь к пьедесталу славы открыла ему трасса «Ленинские горы».

В памяти тех сорока тысяч москвичей, которые побывали на соревновании, наверное, надолго сохранятся эпизоды этого поединка сильнейших кроссменов мира. К одиннадцатому (московскому) туру имя победителя первенства было уже известно. Швед Торстен Хальман, одержав семь чистых побед, во второй раз стал чемпионом мира. Не вызывая сомнений и судьба серебряного трофея. Чех Властимил Валец был дослажен разве только теоретически. Зато никто не решился бы назвать имя третьего призера. Шведский спортсмен Я. Иохансон, чемпион Европы 1961 года англичанин Д. Бикерс, чешский гонщик К. Пилар, наконец, И. Григорьев имели примерно равные возможности. И именно в Москве началось решающее сражение за каждый метр и секунду, за каждое очко.

Не будем возвращаться к тем двум полным внутреннему напряжению и драматизма заездам на Ленинских горах, хотя рассказать о них можно многое. — том, например, как «король трасс» так назвали чемпионом мира ладные до громких эпитетов западные журналисты — вынужден был в первом заезде оставить поле боя, не выдержав дуэли с задористым Виктором Арбековым. Или о том, как радостно забились сердца зрителей, когда Игорь Григорьев сделал по-

разительный рывок и переместился из второго десятка на второе место.

Но об одном мы должны все же сказать: московский тур с полной очевидностью показал, что время, когда на трассе безраздельно господствовали шведы и англичане, теперь прошло. Вспомним результаты одиннадцатого этапа. Победитель — талантливый чешский гонщик В. Валец, второй призер — И. Григорьев, третий — чех К. Пилар. За ним советский спортсмен В. Арбеков и спортсмен из ГДР Ф. Вилламовских. В заветной шестерке, дающей право на значительные очки в чемпионате, лишь один швед — Я. Иохансон (шестое место). А дальше, в десятке лучших, еще два наших спортсмена — кировчанин В. Горюлько и Б. Динабург. Совсем неплохо, если учесть, что на старт кросса вышли около сорока лучших гонщиков мира из 14 стран.

Результаты московского этапа чемпионата были для нас отнюдь не случайным эпизодом. В двенадцатом этапе (он проходил в Польше) картина повторилась с небольшим изменением. Снова впереди были Валец и Григорьев, четвертым стал Горюлько (Арбеков в соревнованиях не участвовал).

Итак, в одном из основных видов

мотоспорта — кроссе — у нас наступил долгожданный перелом.

В одном из номеров английского журнала «Моторсайклинг Ньюс» под крупным заголовком «Сенсационное выступление русских в Гран-При (Швейцария) было напечатано следующее: «В воскресенье, в Лейерне (Швейцария) русские гонщики добились первого крупного успеха в чемпионате мира по мотокроссу в классе 250 см³. Сенсационным было выступление в этом этапе чемпионата мира советской звезды Игоря Григорьева, который, стартовав всего лишь вторым раз на «Чезете», неожиданно занял второе место».

Автору отчета в «Моторсайклинг Ньюс» было, конечно, чему удивляться. Советские спортсмены год назад только пробовали свои силы на нескольких этапах чемпионата. Тогда это были робкие шаги новичков. Теперь же корреспондент увидел их уверенную поступь.

Попробуем разобраться в причинах этого странного явления. Сейчас происходит процесс омоложения нашего мотоспорта, и это идет ему на пользу. В. Арбеков, Б. Динабург, В. Турин, А. Романов, А. Яковлев — вот те, кому, видимо, предстоит еще сказать свое слово в чемпионатах мира. Правда, же-

Все флаги в гости к нам...

Фото Л. Бородулина



СПОРТ
СПОРТ
СПОРТ
СПОРТ



На участие дополнительных соревнований на мастерство вождения.

Выигра в Орджоникидзе шестидесяти, спортсмены Казахской республики внесли предложение провести следующие многодневные соревнования на первенство страны в окрестностях своей столицы.

И вот Алма-Ата. Что ни улица, то строительный ряд вековых зеленых деревьев, у подножия которых в арниках журчит холодная прозрачная вода. А вдаль, на юге, раскинулись горы со снеговыми шапками на вершинах. И спортсмены и судьи очень рады случаю побывать здесь.

Протяженность всей трассы, выбранной еще задолго до соревнования, составила 1564 км. Разные покрытия — асфальт, гравий, булыжники, разные уров-

ни — долины и склоны гор — все это придавало особый интерес перенесту, которое на этот раз длилось не шесть, а пять дней.

В программу, как и всегда, входили основные дорожные испытания на регулярность движения с соблюдением заданных скоростей и ряд дополнительных соревнований. В этом году количество их и «ассортимент» были полностью приведены в соответствие с программой шестидневных соревнований ИИМ. Кроссы, скоростные подъемы протяженностью от 3 до 10 км, разгон-торможение, состязания на мастерство вождения (трайл), когда надо, не касаясь ногами грунта, преодолеть труднопроходимый участок, наконец, заключительная шоссейно-кольцевая гонка — все это превратило минувшее первенство в настоящее мотоциклетное многоборье.

Команды комплектовались так: союзной распушки — 4 водителя на любых машинах (но не более двух машин в классе); завода — 4 водителя на любых любых классов, выпускаемых заводом; ДСО и ведомств — 4 водителя на любых мотоциклах и мотороллерах; клуба — 3 водителя на любых машинах.

Для розыгрыша первенств в мотоциклетном многоборье выставили свои команды 14 союзных республик, 22 мотокуба, 4 добровольных спортивных общества и 5 мотовзводов (Киевский, Минский, а также заводы, выпускающие мотоциклы «Ковровец», ИЖ и мотороллеры «Яткан»). Всего на старт вышло 133 машины.

Трасса первых двух дней была не слишком тяжелой. Но все же 35 гонщиков не смогли с нею справиться. Дальше стало труднее, так как дорога поднялась на перевалы, где местами прошли ливневые дожди.

Вечером стало известно, что в горах, где намечена трасса следующего дня, идет дождь, град и снег. Пришлось менять и этот участок.

Хорошо была организована заключительная шоссейно-кольцевая гонка. Трасса проходила прямо по улицам города. Начиналась и заканчивалась она на площади перед республиканским стадионом. Множество зрителей наблюдали за спортсменами, стоя по обеим сторонам двухкилометрового кольца.

Закриятие соревнований состоялось на республиканском стадионе, где в

Как бы ни были интересны спортивные результаты, они никогда не могут зонсировать другой стороны многодневных соревнований — проверку качества спортивных мотоциклов. Только машины, выдержавшие тяжелый режим многодневных соревнований, могут быть признаны надежными. Показательно, что все заводы, которые принимали участие в первенстве 1963 года, заявили мотоциклы с новыми конструктивными решениями основных узлов, повысившими износоустойчивость и прочность.

Вот краткие характеристики новых машин.

Класс тывельских машин был представлен мотоциклом К-750 (рис. 1) киевского завода. Этот мотоцикл с облегченной колесной вылеткой специально для многодневных состязаний; команда завода стартовала на этих машинах еще в первенстве 1962 года. Однако тогда подвела поршневую. На этот раз заводу разработанная поршневая группа зарекомендовала себя хорошо. Двигатель — двухцилиндровый, имеет мощность 40 л. с. Рукавицы цилиндров выполнены из

КОНСТРУКЦИИ НОВЫЕ. А НАДЕЖНОСТЬ?

алюминиевого сплава с запрессованными в них гильзами. Диаметр цилиндра и ход поршня 78,0 мм. Рабочий объем цилиндров 742 см³. Эта машина, оборудованная телескопическими вилками, подвеской заднего колеса и гидравлическими амортизаторами на колесе коляски, показала хорошую комфортабельность.

На международных соревнованиях в сентябре 1962 года были выявлены недостатки конструкции спортивного мотоцикла ИЖ-СМ.

Новая модель ИЖ-60СМ (рис. 2), выпущена 1963 года как будто от них избавлена. Ее ходовая часть осталась без изменений, зато на смену двигателю ИЖ-347 пришел более современный — ИЖ-349. Это двухтактный, одноцилиндровый двигатель, рабочий объем 342 см³, а максимальная мощность его 23 л. с. при 5200—6000 об/мин, то есть на 10—12 процентов выше, чем у ИЖ-347. Диаметр цилиндра 76 мм, ход поршня 75 мм.

Цилиндр двигателя из

алюминиевого сплава с запрессованной чугуной гильзой крепится к картеру метрлами анкерными шпильками. Головка выполнена из того же материала, имеет сферическую камеру сгорания и присоединяется к цилиндру теми же шпильками.

Для надежной герметизации и снижения механических потерь с правой стороны установлены специальные уплотнения типа поршневых колец.

Картер двигателя и коронки передач представляют собой моноблок, состоящий из двух половин. Коронки передач — шестиступенчатая, двухвальная с общими диаметром 37. Для снижения механических потерь свободно вращающиеся шестерни установлены на игольчатых подшипниках. Привод от коленчатого вала к коронке передач осуществляется цилиндрическими шестернями. Диски сцепления армированы. Двигатель ИЖ-349 весит на 6—7 кг

меньше, чем его предшественник.

Рама мотоцикла одинарная, трубчатая, сварная со специальным развоженным в подседельном узле для устойчивости воздушного фильтра. Буаманый, фильтрующий элемент обеспечивает исключительно высокую очистку воздуха.

Размер шин: передней 3,25 x 19, задней 3,50 x 19. Сухой вес мотоцикла ИЖ-60СМ — 149 кг.

Мотоцикл «Ковровец-175 СМ» модели 1963 г. (рис. 3) имеет двухтактный одноцилиндровый двигатель с рабочим объемом 175 см³. Степень сжатия — 3,5. Максимальная мощность его 13 л. с. при 5200—5500 об/мин. Генератор переменного тока Г-401. Коронка передач четырехступенчатая, рама трубчатая, сварная. Телеметрическая штововая передняя вилка с гидравлическими амортизаторами имеет ход 150 мм. Ход маятниковой подвески заднего колеса 120 мм. Диаметр гастрелем колебаный равен 90 мм.

Размер шин: передней 3,00 x 21, задней 3,50 x 19. Вес машины — 105 кг. «Ковровец-175 СМ» по

Рис. 1.

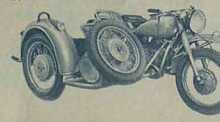


Рис. 2.



Рис. 3.



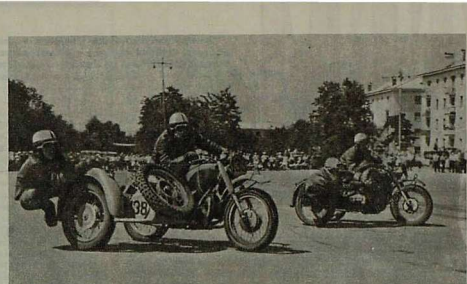
это время проходил финал спартакиады Казахстана.

Соперничество за личное и командное первенство было на редкость упорным. Достаточно сказать, что в классе 175 и 350 см³ все победители пришли к финишу без единого штрафного очка. Судьбу золотых, серебряных и бронзовых медалей решили дополнительные соревнования. Команда Узбекской ССР, занявшую второе место, от победителей — коллектива Казахстана — отделила всего 15 очков.

Только в розыгрыше приза заводской марки лидер — команда «Ковровец» — narrowly оторвалась от своих конкурентов.

Организаторы соревнований — республиканский комитет ДОСААФ и его автомотоклуб — приложили много энергии, чтобы первенство прошло интересно. Яркий парад открытий, торжественный финал на стадионе, шоссейная гонка в городе — все это послужило благородному делу пропаганды motorsports в Казахстане. Но было бы неправильным закрывать глаза на те досадные недочеты, которые иногда портили настроение участникам. Мы имеем в виду прежде всего «таинственные» исчезновения указателей на трассе. Некоторые спортсмены сбивались с пути, оспаривали на ИВ и получали штрафные очки. Естественно, что в привилегированном положении всякий раз оказывались местные гонщики, которые легко ориентировались на трассе и без указателей.

Не на высоте были и некоторые судьи. Многодневные соревнования в Алматы показали недостаточную подготовленность местного судейского аппарата к столь ответственному состязанию. Не случайно на собраниях, где подводили итоги первенства, все единодушно вы-



Заключительная шоссейно-кольцевая гонка на улицах Алматы.

Фото Ю. Прелова

сказались за необходимость организации недельного семинара с местными судьями по порядку проведения многодневки.

Казахской ССР, МИФИ-2, Киевский автомотоклуб. Первенство ДСО и ведомств: «Труд-2», Советская Армия, «Ембек».

Личные

Класс 125 см³: Р. Мухамедов (АМК, Алма-Ата), А. Хлебников, В. Матвеев (МИФИ, Москва). Класс 175 см³: Г. Крюченко (СКА, Ташкент), В. Шиляев (АМК, Кичинев), А. Руденко (АМК, Фрунзе). Класс 350 см³: Б. Дарвин (АМК, Алма-Ата), В. Татаринов (МИФИ, Москва), Г. Завьялов («Труд-2»). Класс 750 см³ с колясками: А. Романчук и В. Яченко (Киев), А. Раутенфельд, В. Иванов (ЦСКА), В. Янюк, Р. Кац (АМК, Киев).

РЕЗУЛЬТАТЫ

многодневных соревнований
1963 года

Командные

Первенство союзных республик: Казахстан, Узбекистан, Белоруссия. Первенство заводской марки: Команда «Ковровец», Киевский завод, Минский завод. Первенство в мото клубах: республиканский клуб

сравнению с мотоциклом 1962 года претерпел ряд конструктивных усовершенствований. Вместо масляного воздушочистителя также поставлен фильтр с бумажным фильтрующим элементом. На карбюратор И22В установлена регулировочная игла жиклера. Изменена конструкция глушителя, поставлена малобаричная фаза от модела «Рига». Металлические кожухи передней вилки заменены резиновыми чехлами, подобрана более приемлемая конструкция седла, обеспечивающая легкий доступ к воздушному фильтру, изменена конструкция крепительной вилки и резиневой муфты заднего колеса. Два новых мотоцикла М-206М минского завода (рис. 4), созданных на базе М-204М, были представлены на многодневке. Новая модель имеет однокильндоровый двухтактный двигатель с боковой обшивкой. Диаметр цилиндра 52 мм, ход поршня 58 мм. Мощность 9 л. с. при 3400—3600 об/мин. Степень сжатия 8,5. Мотоцикл снабжен четырехступенчатой карданной передачей в одном блоке с карте-

ром двигателя. Генератор переменного тока. Для большей надежности применено двойное зажигание (две свечи с прерывателем). Рама трубчатая, закрытого типа с облойной. Передняя вилка телескопическая с гидравлическими амортизаторами. Колеса и седло легкосъемные. Размер шин: передняя 2,75 x 21, задняя 3,00 x 19. Соединение колеса с приводом шлицевое. Масляный воздушочиститель установлен в раздельной части рамы под седлом. Его фильтрующий элемент также легкосъемный, что очень важно при обслуживании. Вес машины 90 кг. Мотороллерный завод выставил на соревнования два новых мотороллера В-175, расположенных совершенно иной компоновкой, чем ВП-150. Двигатель новых машин, унифицированный с двигателем «Ковровец», имеет мощность 8,5 л. с. при 4500—5200 об/мин. Диаметр цилиндра 61,75 мм, ход поршня 58 мм. Степень сжатия 6,75. Воздухоочиститель сухой, также с бумажным фильтрующим элементом. Осевой вентилятор, приводимый в движение клиновидным ремнем, забирает

воздух с боковой стороны. Наряду с И-36. Сухой вес машины 107 кг. Конструктивные улучшения новых мотоциклов несомненные. Но надежность... В первый же день езды в работе механизма переключения передач заставил выйти оба новых мотоцикла ИИ-60СМ из соревнований. Большую неудачу потерпел завод, выпускающий «Вятку» — победитель первенства заводской марки 1962 года. В первый же день выбыло из борьбы пять мотороллеров, в третий — оставшиеся три. Команда заняла последнее место. У серийных мотороллеров ВП-150 на тяжелых участках трассы выходил из строя механизм сцепления, как только водители прибегали к вынужденной пробуксовке. При мощности 5 л. с. мотороллеры не могли преодолеть крутые подъемы. Новые машины В-175 сошли в результате неисправностей двигателя. Два мотоцикла с колясками Киевского мотоциклетного завода выбыли в третий день. Оставшиеся две машины успешно выступили до конца соревнований. Новый минский мотоцикл

М-206М подвела все та же «надежность». Только одна машина «отработала» пять дней, а остальные выходили из строя поочередно в первый, третий и в пятый день соревнований. Поломи шестерен коробки передач и подшипников коробки — вот причины схода машин. Первое место среди заводских команд заняла команда «Ковровец». В пятый день соревнования сошла лишь одна машина из-за поломки пара вилки. Но считать эти мотоциклы абсолютно бездефектными также нельзя. Воздухоочистители с бумажным фильтрующим элементом требуют серьезной доработки. Надежность и сохранение мощности двигателей в течение всего периода соревнований — вот нынешнее основное требование для всех «многодневных» мотоциклов. К этому должны быть направлены основные усилия мотоциклостроителей. В нашем коротком обзоре не упомянуты мотоциклы ирбитского завода и мотороллеры «Тула». К стыду руководителей этих предприятий, они не смогли подготовить машины и команды для участия в розыгрыше первенства заводской марки.

Н. ОДНОЛКОВ,
судья всесоюзной категории,
председатель технической комиссии.

Рис. 4.

Рис. 5.



Венгерский мотоцикл «Паннония» можно встретить на многих наших шоссе и дорогах. В своих письмах в редакцию водители присылают рассказы об особенностях эксплуатации этого мотоцикла и способах устранения неполадок. Советы тем, кто ездит на «Паннониях», дает инженер Ю. Торгов.

Кто ездит НА «ПАННОНИИ»

Топливо и масло. Двигатель мотоцикла «Паннония» имеет степень сжатия 7,2 и рассчитан на применение бензина Б-70, А-72, А-74. Если же использовать бензин А-66, то легко возникнет детонация, двигатель теряет мощность, перегревается и быстро изнашивается.

Правильно составленная топливная смесь избавит мотоциклиста от многих неприятностей. На хорошо обкатанном мотоцикле (после 5000 км пробега) при температуре окружающего воздуха до 25 градусов тепла следует соблюдать пропорцию бензина и масла 25:1. При меньшем пробеге или более высокой температуре содержание масла следует увеличить (20:1).

Из отечественных сортов масел для двигателя подходят АК4-10, АК4-15 и высококачественные авиамасла — МС-14, МК-22.

Для коробки передач летом можно рекомендовать масла МС-14, МС-20, АК-10, зимой — АКЗ4-10, АК4-10, АС-9,5.

Карбюратор. Не реже, чем через 500 км пробега, а также перед регулировкой следует смазывать сетку воздухоочистителя. Особое внимание надо обращать на механизм обогащения смеси, в частности на резиновый наконечник плунжера. Наконечник должен быть плотно закреплен, не иметь повреждений и не соскакивать. Очень часто трудности в запуске холодного двигателя возникают из-за того, что соскочивший наконечник перекрывает подачу бензина в распылитель. Повреждение наконечника может вызвать переобогащение смеси, так как при переводе рычага опережения зажигания в переднее положение подача бензина не прекращается. При отсутствии запятого заводского наконечника его заменяют самодельным, изготовленным из бензостойкой резины.

Цилиндр и поршневая группа. Уход за цилиндром и поршневой группой мотоцикла «Паннония» сводится к обычной удалению нагара с головки цилиндра, дна канавок поршня и выхлопных окон, но не реже, чем после 4—5 тысяч километров пробега. По мере необходимости следует также очищать ребра цилиндров.

При разборе двигателя следует контролировать износ колец по зазору в замке. Если зазор превышает 0,7—0,75 мм, кольцо желательно заменить новым. Зазор в замке у нового кольца должен быть в пределах 0,25—0,30 мм. При недостаточном зазоре может произойти заклинивание.

Необходимо также контролировать износ верхней части цилиндра. Сделать это можно специальным нутромером, а приблизительно с помощью нового поршневого кольца: путем измерения ширины зазора в замке. Для этого кольцо последовательно располагают в верхней, средней и нижней частях цилиндра. При износе в 0,1 мм цилиндр желательно шлифовать. Обычно необходимость в этом появляется после пробега в 20—25 тысяч километров. Замена колец производится, как правило, через 12—14 тысяч километров пробега.

Ходовая часть. При выборе масла для амортизаторов следует учитывать температуру воздуха. Когда она ниже плюс 5 градусов, в амортизаторы заливают смесь из 50 процентов веретенного и 50 процентов трансформаторного масел — по 0,08 л в каждый. При более высокой температуре хорошие результаты дает применение смеси из 75 см³ масла СУ и 5 см³ керосина. Замену масла в амортизаторах следует производить после пробега 4—5 тысяч километров и во время сезонных профилактических осмотров.

Переднюю вилку «Паннонии» необходимо регулярно и тщательно смазывать, заливая через отверстие по 50—70 см³ масла для двигателя в каждое перо. Для этого вывинчивают стопорные болты, крепящие конец пружины. Смазку вилки рекомендуется производить через 1500 километров пробега, то есть чаще, чем это указано в инструкции.

Подшипники колес промывают и заполняют свежей смазкой после пробега 8—10 тысяч километров (не реже одного

раза в сезон). Наиболее подходящей является смазка 1—13С (синтетическая). Смазку 1—13 жирную вследствие ее быстрого высыхания необходимо менять в два раза чаще. Можно использовать летом константин и другие соответствующие тугоплавкие смазки, но не солидол. Он легко плавится и вытекает из ступиц.

Изнаночные подшипники «Паннонии» взаимозаменяемы с отечественными, имеющими соответствующий номер.

При установке отечественных покрышек размером 19 × 3,25 (от мотоцикла ИЖ) мотоцикл «Паннония» приобретает на поворотах и, в особенности, при езде по скользкой дороге большую устойчивость.

Некоторых водителей, особенно невысокого роста, не удовлетворяет посадка на «Паннонии». Им следует подвинуть руль ближе к сиденью, используя соответствующие удлинители; посадка станет гораздо удобнее, а педаль менее утомительной.

Ведущую цепь необходимо регулярно промывать и смазывать консистентной смазкой с давлением графитного порошка. Это по крайней мере вдвое увеличит срок ее службы.

Электрооборудование. В мотоциклах «Паннония» применяется система электрооборудования как с генератором постоянного, так и с генератором переменного тока. При уходе за первой системой требуется своевременная чистка коллектора, контроль и замена щеток (если их длина стала менее 15 мм), контроль регулятора напряжения, проверка батареи аккумуляторов.

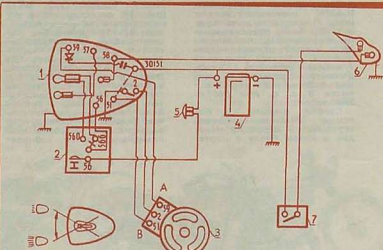
При уходе за второй системой следует лишь осматривать контакты прерывателя и поддерживать необходимую плотность и уровень электролита в аккумуляторной батарее. Подзарядка аккумуляторной батареи производится через селеновый однопериодный выпрямитель от специальной зарядной обмотки генератора, обеспечивающей силу зарядного тока около 0,7 а.

При питании от генератора без аккумулятора лампы стояночного света горят тухло, а звуковой сигнал и стоп-сигнал не работают. Однако для того чтобы обойтись без аккумулятора, можно использовать напряжение от основных обмоток генератора, питающих лампу большого света. Для этого надо отсоединить селеновый выпрямитель от точки 30/51 на переключателе свечи (рис. 1) и соединить ее перемычкой с контактом 51, к которому подведен провод от клеммы 51 генератора. При этом необходимо заменить все лампы на двенадцативольтовые (кроме лампы большого света).

Система зажигания. Для двигателя «Паннонии» подходит свеча PAL-220, PAL-225, а из отечественных — А-7,5В и А-8У. В холодное время года можно употреблять более «горячие» свечи с калийным числом 175.

Искровой зазор свечей должен быть 0,4—0,6 мм. Однако

Рис. 1. Схема электрооборудования с генератором переменного тока мотоцикла «Паннония»:
1 — фара с лампой большого света, стояночного света и освещения спидометра; 2 — переключатель ближнего (дальнего) света и кнопки звукового сигнала; 3 — генератор; 4 — аккумулятор; 5 — звуковой сигнал; 6 — задний фонарь с лампами освещения номерного знака и стоп-сигнала; 7 — выключатель стоп-сигнала.



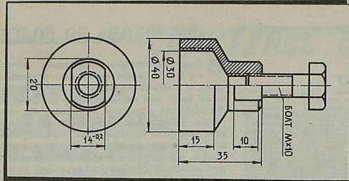


Рис. 2. Съемник маховика.

при проворачивании двигателя кик-стартером искра должна пробывать промежуток в 6—8 мм.

Плохой искрообразование чаще всего обусловлено загрязнением контактов прерывателя или плохим качеством конденсатора. При замене конденсатора можно установить любую другую, емкостью в 0,25 мкФ, с рабочим напряжением не ниже 600 в. Конденсатор при замене удобнее установить в

фаре, подсоедилив его выводы к замку зажигания и к «массе».

Установка угла опережения осуществляется поворотом щита генератора (на котором укреплены контакты прерывателя) после ослабления трех винтов, крепящих его к корпусу двигателя. Винты частично закрыты маховиком, поэтому отворачивать их приходится специально заточенной узкой отверткой через окна маховика. В тех случаях, когда сделать это невозможно, снимают маховик с помощью съемника (рис. 2) и вспомогательного стержня диаметром 7—8 мм и длиной 10—15 мм. Предварительно необходимо отвинтить контргайку, закрепленную загнутой шайбой. Перед регулированием угла опережения зажигания следует установить по щупу зазор в 0,4 мм между контактами прерывателя. Начало размыкания прерывателя определяют с помощью зажимаемой между контактами полоски бумаги. В момент размыкания бумажку можно выгнуть с небольшим усилием.

Если применяются бензин Б-70 или А-72, размыкание контактов должно происходить с опережением 3 мм до ВМТ. Это положение обозначено на крышке меткой, которую видно через отверстие, закрытое спусковой пробкой на картере двигателя. Если же эта метка плохо видна, то можно установить зажигание, определяя положение поршня при снятой головке цилиндра.

Почтовый ящик „За рулем“

г. Гродно, председатель Гродненского областного совета ДСО «Красное знамя» М. ЗАЛЕВСКОМУ.

Вы спрашиваете, какие отечественные сорта топлива и масла следует применять для подвесного лодочного мотора М-175 «Дельфин».

Для смазки двигателя «Дельфин» можно применять только касторовое масло — промышленного и медицинского назначения. Ввиду плохой его растворимости в бензинах следует использовать стабилизатор — бензол.

Касторовое масло тщательно растворяют в бензоле и полученный раствор смешивают затем с бензином.

Рецепты топливных смесей с использованием различных бензинов таковы:

85% А-93 (или Б-91, Б-95) + 10% бензола + 5% касторового масла;

40% А-72 (Б-70) + 40% А-98 (Б-100) + 15% бензола + 5% касторового масла;

65% А-72 (Б-70) + 30% бензола + 5% касторового масла;

Бензол служит также и для повышения октанового числа смеси.

Предпочтение всегда следует отдавать автомобильным бензинам (марки А). Взамен Б-100 и А-98 можно применять бензин «Экстра» (октановое число 100).

В инструкции к моторам «Дельфин» выпуска 1963 года рекомендуется вместо указанного бензина и масла использовать смесь бензинов с октановым числом около 87 с касторовым маслом (без бензола). В этом случае обязательно применение в качестве одного из компонентов авиационного бензина (марки Б).

После тщательного и энергичного перемешивания смесь надо использовать незамедлительно — в течение 30—40 минут. При более длительном хранении

смесь расслаивается (масло выпадает на дно бака), а это может привести к выходу мотора из строя.

Об использовании в качестве топлива метилового спирта (метанола) см. «За рулем» № 4 за 1963 год.

Для смазки шестерен привода гренового вала применяют масла «МС», «СУ» и гиплоидную смазку, но ни в коем случае не касторовое.

Ленинград, С. ПУЗЫРЕВУ, И. ГЕЙЛЕРУ и др.

В Правилах движения не содержится каких-либо ограничений, запрещающих эксплуатацию мотоциклов с колясками как мотоциклов-одиночек. Ведь в целом ряде случаев применение коляски не вызывается необходимостью, а лишь усложняет движение, ухудшает маневренность машины. Более того, завод-изготовитель рекомендует обкатку мотоцикла на первых 3—5 тысячах километров производить только без коляски.

г. Глухов, Б. КОВБАРУ.

На управление мотоциклом и шофером-профессионалом нужно обязательно иметь специальное удостоверение, выдаваемое Госавтоинспекцией. Ваше предложение разрешить им вождение мотоциклов без такого удостоверения и проверки нельзя считать приемлемым, так как конструкции этих машин и способы управления ими отличны от автомобиля.

Сдавать же экзамен по правилам движения шоферам-профессионалам не требуется.

г. Свердловск, М. МИХАЙЛОВУ, Душанбе, Х. ЮНУСОВУ и др.

Автомобилем на условиях проката можно пользоваться и в течение длительного отрезка времени. Вот что рассказывает, например, член общественного совета московского комбината проката О. Лушинков.

Давно судьба связала московского художника В. Н. Добровольского с автомобилем. Несколько лет назад Виктор Николаевич намеревался купить новый автомобиль, но после некоторого раздумья направился не в магазин, а на 12-ю автобазу, где в то время выдавали машины напрокат. Это было весной 1960 года. С тех пор художник не расстается с «Москвичом-407» ни зимой, ни летом. За три с лишним года непрерывной эксплуатации автомобиль прошел свыше 50 тысяч км и находится в прекрасном техническом состоянии.

— На автобазу, — говорит Виктор Николаевич, — автотранспорт очень редко. Автомобиль производит там техническое обслуживание, я вношу в кассу деньги за прошедший период и опять сажусь за руль.

Владея государственным автомобилем, В. Добровольский получил ряд преимуществ, которых лишены владельцы личных машин. Человеку, пользующемуся прокатом, не надо беспокоиться о техническом обслуживании и ремонте, новых шин или запасных частей. Прокатная станция бесплатно производит все виды ремонта и обслуживания автомобиля. Не принимает участия В. Добровольский и в подготовке автомобиля к техническому осмотру. Все заботы берет на себя станция.

— Мне, — говорит Виктор Николаевич, — не пришлось нести обычные эксплуатационные расходы на содержание автомобиля, так как я не оплачиваю труд мастеров, запасные части.

ГЛИССИРУЮЩИЕ КАТАМАРАНЫ

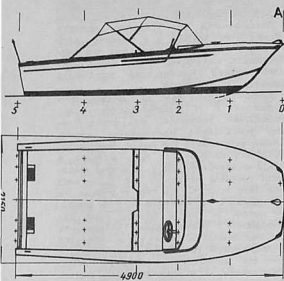
3 а последнее время внимание водномоторников все больше привлекают спортивно-туристские катамараны — суда нового типа, обладающие высокой скоростью.

Как известно, на скоростные повзлетели основные влияния оказывают два



Рис. 1. ДВУХКОРПУСНЫЙ ГЛИССЕР «ЭКСПРЕСС» КОНСТРУКЦИИ ИНЖЕНЕРА В. А. ГАРТВИГА.

взаимосвязанных фактора: мощность двигателя и обводы корпуса судна. С увеличением мощности лодочных моторов менялись и обводы. От водоземещающих круглых обводов перешли к остроносным глиссирующим; затем появились реданные обводы, потом трехчетные и, наконец, в последнее время, когда предстала возможность устанавливать двигатели очень большой мощности, оказались выгодным перейти на двухкорпусные глиссирующие катамараны.



Катамаран — это судно, состоящее из двух одинаковых корпусов, расположенных параллельно друг другу и соединенных на небольшом расстоянии прочным мостиком-надубой (на нем иногда расположена рубка). Два параллельно соединенных узких корпуса испытывают при глиссировании движения гораздо меньшее сопротивление воды, чем один широкий.

Катамараны различных назначений строят давно, а крупнейший в мире пассажирский глиссирующий катамаран был создан в нашей стране еще в 1939 году по проекту инженера В. А. Гартвига. Этот двухкорпусный глиссер «Экспресс» перевозит 125 пассажиров из Сухуми в Сочи со скоростью от 70 до 85 км/час (рис. 1).

Каковы же преимущества катамаранов перед однокорпусными глиссерами?

При равной затрате мощности на наведение тонны водоземещения катамаран может развить большую скорость. Непопечная остойчивость их значительно больше, чем у однокорпусного судна. Кроме того, катамараны более устойчивы на курсе и обладают спокойным, безударным ходом.

Конструкция и общий вид катамаранов могут быть весьма различными. Связи, соединяющие корпусы, располагают либо на уровне наду, либо ниже. В первом случае на мостике устанавливаются

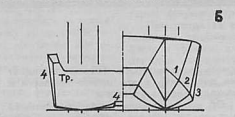


Рис. 2. СПОРТИВНО-ТУРИСТСКИЙ КАТАМАРАН: а — общий вид б — теоретический чертеж.

рубку во втором — внутреннее помещение простирается от одного борта до другого, и судно по своему внешнему виду становится сходным с обычным однокорпусным. Пример такого катамарана приведен на рис. 2а.

На рис. 2б представлен схематический теоретический чертеж этого судна. Показанные обводы имеют то преимущество, что они развертываются на плоскость. Это значит, что листы обшивки — фанерные или металлические — будут легко и ровно ложиться на место.

Спортивно-туристские суда такого типа у нас еще не получили развития. Было бы ценно, если бы Центральный морской клуб ДСМЛФ взялся за создание экспериментального катамарана.

Л. КРИВОСОВ,
инженер.

С «ВЕТЕРКОМ» ПО ВОЛГЕ

Среди мотолодок, плававших летом по Волге, наше внимание привлекла одна, с надписью «Испытания». По внешнему виду она не отличалась от других, оснащенных мотором «Стрелой», но двигалась с завидной скоростью. «С ветерком идет!» — провозжая ее глазами, восклицали водномоторники. Они оказались правы вдвойне: на лодке был установлен опытный образец подвесного мотора «Ветерок», рабочим объемом 173 см³, сконструированный на заводе Ульяновского совнархоза.

По сравнению со «Стрелой», новый двигатель обладает более высокими эксплуатационными качествами. Применение двух горизонтально расположенных цилиндров (диаметр 50 мм, ход поршня 44 мм) полностью устраняет вибрацию. Принудительное охлаждение осуществляется при помощи водяного насоса коллатерального типа. Управление вынесено на рулевой. Специальное приспособление позволяет управлять мотором при помощи штурвала на расстоянии.

Одним из преимуществ нового двигателя является наличие холостого хода. Максимальная мощность 6,5—7 л. с. достигается при 4000 об/мин. Но конструкторы считают, что это не предел. Гребной винт делает 2260 об/мин и обеспечивает тягу на шварту не менее 60 кг.

Относительно низкая степень сжатия (6,0) дает возможность применять бензин с октановым числом 66 в смеси с автотопом (4—6%). Расход топлива при этом составляет не более 2,8 кг/час. Бензин подается из бензобака, расположенного отдельно от двигателя, при помощи диафрагменного насоса.

В новом двигателе широко используются алюминиевые сплавы. Коленчатый вал изготовлен без запрессовки в виде одной детали. Картер (туннельного типа) также выполнен как одно целое.

В настоящее время на заводе проводится работа по замене некоторых металлических деталей капроновыми. Изготовлены опытные образцы капронового вала диаметром 203 мм с шагом 206 мм. Шариковый подшипник, сальник вала вала, а также вкладыш дейдвудной трубы будут заменены капроновыми втулками.

Недавно выпущены первые опытные образцы двигателей «Ветерок».

Ю. МИХАЙЛОВ,
инженер, главный инженер

корреспондент журнала «За рулем»,
г. Ульяновск.

ЗАКЛЕПКА ОТСТУПАЕТ

После стендовых испытаний, проводившихся в течение 460 часов [в пересчете на дорожные это составляет 27 600 км], не наблюдалось и следов износа фрикционной накладки.

Диски сцепления новой конструкции надежны в работе, срок их службы больше, чем у серийных, в два раза. Ожидаемый годовой экономический эффект от их внедрения в серийное производство составит 50 тыс. рублей.

Фрикционный материал прифранцузывается к стальному диску в пресс-форме с электрообогревом.

Внешний вид деталей получается удо-

влетворительным. Появившееся вначале коробление стального диска и разница в толщине фрикционного материала были устранены применением предварительного брикетирования формовочной массы.

После проведения лабораторных, стендовых и дорожных испытаний диски сцепления новой конструкции будут внедрены в серийное производство. Заклепка сдает позиции.

В. ГУСЕВ,
инженер лабораторий неметаллических изделий Ирбитского машиностроительного завода.

Как выглядит основной элемент внешней конструкции сцепления мотоцикла М-62? Это стальной диск, к которому с двух сторон приклеиваются накладки типа ферродо. При эксплуатации дисков из-за постепенного ослабления клепаного соединения происходит разрушение фрикционной накладки. Кроме того, конструкция очень трудоемка в изготовлении, да и латунные заклепки — не самая дешевая вещь. Но изобретательская мысль нашла выход из этого положения. Новый фрикционный материал, созданный на Тамбовском заводе абразивно-технических изделий, решено было не приклеплять к стальному диску, а приформовать в горячем состоянии. Результаты оказались отличными.

ЖУРНАЛ "ЗА РУЛЕМ" В 1964 ГОДУ

Каждый день почтальон приносит в редакцию десятки разноцветных конвертов. Читатели пишут в журнал о том, что бы хотелось всего видеть и читать в письмах автомобилистов и мотоциклистов можно найти советы и предложения по улучшению содержания и оформления журнала. Об этом же говорят в своих выступлениях участники читательских конференций, отчеты о которых регулярно печатаются теперь под рубрикой «Советуясь с читателями».

Предложения читателей помогают делать журнал содержательнее, интереснее. Скоро начнется подписка на газеты и журналы, и, естественно, читателей интересует вопрос, каким будет «За рулем» в 1964 году?

Журнал нас призван воспитывать молодых водителей, помогать им стать мастерами своего дела. Причем имеется в виду, конечно, не только профессиональная, шоферская подготовка, но и такие важнейшие вопросы, как воспитание воли, мастерства, чувства долга. На страницах журнала мы расскажем о тех, для кого труд и честь стали неразрывными, о водителях, идущих в первой шеренге строителей коммунистического общества.

Большинство водителей овладевают шоферской профессией в автошколах и в первичных организациях ДОСААФ. Лучшие преподаватели клубов и курсов пойдут в своем опыте подготовки шоферов.

Для тех, кто изучает устройство автомобиля, будут помещены серии статей «Изучаем ЗИЛ-130» и «Изучаем ГАЗ-53». Чертежи и рисунки на цветных вкладках помогут молодым водителям детально ознакомиться с новой техникой, которая в ближайшие годы найдет широкое применение в народном хозяйстве.

Во многих письмах и выступлениях читателей содержится пожелание — шире освещать новости советской автомобильной техники. В будущем году журнал познакомит своих подписчиков с новыми моделями легковых и грузовых автомобилей (в том числе и с «Москвичом-408»), их модернизацией и различными модификациями.

Идя навстречу пожеланиям читателей, редакция открыла на страницах

журнала клуб «Автолюбитель». В новом году этот раздел, призванный стать своеобразным университетом для любителей-автолюбителей, еще больше расширится. В нем будут помещаться статьи ведущих специалистов по эксплуатации «Волги», «Москвича», «Запорожца», полезные советы автолюбителя, описание различных усовершенствований, а также различные материалы для любителей-туристов (маршруты путешествий, необходимые приспособления и т. п.).

Большая группа наших подписчиков — владельцы мотоциклов, моторолеров и мопедов — хочет, конечно, знать, что интересного найдут они для себя в новом журнале. Редакция намерена заняться их с новыми моделями мотоциклов и моторолеров. Предполагается помещать подробные описания унифицированного тяжелого мотоцикла с колесной, моторолера «Вятка-175» и «Тула-250», нового мотоцикла Минского завода. Работники мотоциклетной промышленности расскажут о тех усовершенствованиях, которые вводятся в широкоизвестные модели «ИЖ-Юпитер», «ИЖ-Планета», «Ковровец» и другие. Журнал будет продолжать печатать советы бывалых мотоциклистов.

Значительно расширится раздел по безопасности движения, в котором мы расскажем о новых методах организации и регулирования движения.

Год 1964-й — год начала III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Миллионы людей, любящих спорт и технику, выйдут на старты этих массовых соревнований. Как подготовиться мотоциклу к соревнованиям? Как тренироваться? Как повысить свое спортивное мастерство? На эти и многие другие вопросы ответят статьи ведущих тренеров, спортсменов и механиков. Организатор соревнований и судья найдут на страницах журнала статьи, в которых будет рассказано, как проводить одиночные соревнования на мастерство вождения (грайнд) и другие. В журнале, как и раньше, будут печататься отчеты и репортажи о спортивных соревнованиях автомобилистов и мотоциклистов.

На страницах водномоторника и автомоделиста читатели найдут материалы о постройке судов и автомоделей. Журнал будет информировать о новинках зарубежной техники, о путешествиях на автомобилях и мотоциклах, о спорте за рубежом. Больше места, чем в прошлые годы, будет отведено юмору.

Таковы в общих чертах наши планы на 1964 год. Редакция обращается к читателям с просьбой высказать свое мнение об общей тематической направленности журнала, его содержании и оформлении. Это поможет сделать журнал разнообразнее, увлекательнее.

НАЛЬЧИК

Проведенная в Нальчике читательская конференция журнала «За рулем» была посвящена одному вопросу — статье «О пути развития ралли» из вышедшей в № 5 нашего журнала. В обсуждении статьи приняло участие около 200 спортсменов, которые находились здесь на чемпионате страны по ралли. Спортсмены и судьи отмечали, что статья привнесла в ралли, как вид спорта, интересные места при проведении ралли всех масштабов. Были одобрены и рекомендации, выдвинутые авторами по организации соревнований.

Интересные мысли по организации и судейству ралли высказал А. Арумаков (г. Бав). Он считает, что на территории гонок надо давать раздельные старты по классам машин, что положительно повлияет на результаты соревнований и повысит интерес зрителей и ралли.

Чемпион Москвы Г. Сирот указал на необходимость развития штурманских навыков спортсменов. А. Дамис (г. Рязань) предложил давать участникам ралли более подробные маршрутные карты. Кроме того, он предложил в начале первого круга ставить на десятикилометровый контрольный участок, на котором каждый участник мог бы сверить чистые работы спидометра на своей машине.

Ф. Фрейдин (г. Талин) предложил в первую очередь использовать время в темное время суток расстояния измерять только по спидометру, а А. Тыкленко (г. Бав) предложил использовать автоматическими часами, что поманет четкой работы судей.

Выступавший отмечал, что необходимо более продуманно располагать секретные КВ (КВБ). Длительные ралли, рассчитанные на несколько суток, должны предусматривать отдых в пути, чтобы не создавать аварийной обстановки из-за переутомления участников. В заключение было выдвинут предложение о более тщательной проверке технического состояния автомобилей, участвующих в соревнованиях.

Участники конференции указывали, что в ралли целесообразно вести отдельные зачеты для женщин. Интересным было выступление А. Матисена (г. Горький), рассказавшего о том, как было организовано ралли «Акрополис», в котором он участвовал в составе коллектива советских гоночников.

Многие читатели журнала говорили о необходимости привлечь к ралли внимание автомобильной общественности, руководителей автохозяйств и других предприятий, оказывать помощь спортсменам. Ряд советов и пожеланий был высказан в адрес Федерации автоспорта. В частности, говорилось о необходимости лучше популяризировать ралли, уточнить порядок лицензирования участников, организации работы судейских коллегий.

МОСКВА

В зале киноконцорта Московского парка культуры и отдыха «Сокольники» состоялась встреча редакции журнала «За рулем» с членами Федерации автоспорта. Члены редколлегии рассказали присутствующим о том, какую работу проводит редакция в целях решения юбилейского Пленума ЦК КПСС.

Многого нового узнали читатели из выступления члена Федерации автоспорта Государственного комитета автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения А. А. Шенникова. Он сообщил о новых отечественных автомобилях и мотоциклах, ответил на вопросы, интересующие читателей.

Неудержимо растет автомобильный парк страны, все более усложняется движение по дорогам и магистралям городов. Что предпринимается для безопасности водителей и пешеходов? Об этом рассказал сотрудник Института автомобильного института планирования А. Шалатов. Участники встречи прослушали такие рассказы об успехах наших автоспортсменов на международных трассах.

Подписывайтесь на наш журнал!

Подписка принимается в пунктах подписки Союзпочетом, почтамтах, конторах и отделениях связи, общественными распространителями печати на заводах и фабриках, шахтах, промыслах и стройках, в колхозах, совхозах, учебных заведениях и учреждениях.

В прошлые годы многие читатели обращались с просьбой о подписке непосредственно в редакцию. Сообщаем, что редакция сама подписки не производит.

Чтобы обеспечить регулярное получение журнала в 1964 году, своевременно оформляйте подписку!

КАК ОНА ВЫГЛЯДИТ!

— Поидемте, — сказал мне заместитель управляющего Московской базой Посылторга Иван Михайлович Яковлев, — посмотрите, как мы работаем.

И мы пошли. Сперва по первому этажу, через маленькие тесные комнаты, где работники сидят локоть к локтю и обрабатывают огромную корреспонденцию [число писем в один из месяцев нынешнего года, например, достигло 135 тысяч]. Потом спустились в подвал и посмотрели, как идет комплектация, как носят сюда детали, а грузовые к отправке посылки вверх, и все на плечах, все без единого признака механизации.

Такой представа передо мной Московской база посылочной торговли.

Я РЕШИЛ НАПИСАТЬ ПИСЬМО...

«...Я решил написать письмо на базу с просьбой о высылке некоторых запасных частей к мотоциклу «Ива-350» и вот получил ответ, который прилагаю...»

Это пишет в редакцию А. Мыгденко из Донецкой области. В тот же конверт вложена открыточка: «На ваше письмо сообщаем, что специализированная база Посылторга прием заказов на запчасти к мотоциклам «Ива» не производит, в связи с этим выложить Вашу просьбу не имеем возможности.

Для приобретения этого товара Вам необходимо обратиться в местные торговые организации».

Здесь только фамилия и название мотоцикла написаны от руки, а все остальное — отпечатано.

«Есть в нашем магазине «Мотовелотовары» на протяжении двух последних лет не было даже каких-либо заказов к мотоциклам «Ива»».

Так заканчивает А. Мыгденко свое письмо.

Я принес его и еще несколько таких же, чтобы показать работникам торговли, но оказалось, что все это они знают лучше меня...

ТОВАР ЕСТЬ — ТАК ЖЕ ОНИ!

Проблема запасных частей известна. К отечественным мотоциклам их пока не хватает. А к импортным! Должно хватать, — повторяли друг за другом, не сговариваясь, работники Автоэкспорта и Союзгавторга. Поставщики чехословацких мотоциклов и мотороллеров в состоянии удовлетворить на будущий год все заявки. Громадная сумма денег вкладывается в покупку запчастей.

Значит, товар есть. Кто же виноват в том, что покупатель не может его получить! Где то звено, ввязавшись за которое, можно поднять все цепи!

ЧТО НУЖНО СДЕЛАТЬ!

«...В целях улучшения обслуживания населения запасными частями к мотоциклам, мотороллерам и мопедам Государственный комитет по торговле при Совете Народного Хозяйства считает необходимым перенести работу Россылторга, образ его обеспечить высылку запасных частей по всем машинам [включая импортные] по заказам их владельцев, проживающих, как на территории РСФСР, так и за ее пределами. Для обеспечения посылочной торговли за пределами РСФСР Министерством торговли будут выделяться необходимые населению запасные части Россылторга...»

ПОЧЕМУ НЕ ПРИХОДЯТ ПОСЫЛКИ

ПРИЧИНА, БЫТЬ МОЖЕТ, ИСТИННАЯ

Работники Московской базы Посылторга мечтают о большом пятиэтажном здании со всеми средствами механизации: подъемниками, конвейерами, грузовыми лифтами, с большими стеллажами. А пока ютятся в непригодном помещении, страдают от тучности кадров, уповают на будущее и слышат: «нет возможности». В чем же дело? Почему ее нет? Ведь строятся же большие универсальные магазины. Дело в обороте. Большой универсальный магазин дает, быть может, за день столько дохода, сколько база Посылторга за месяц. Естественно, универсам и внимания больше. Но такой подход иначе, как делечащим, не назовешь. Человек, отправляя письмо-заказ, через какое-то время приходит на почту, платит деньги [именно в момент получения] и ему вручают долгожданный ящик с деталями — какая форма торговли будет более прогрессивной, более удобной для населения, чем эта? Да и убытков она тоже не приносит. И пусть не шикарное пятиэтажное здание должна бы получить Московская база Посылторга, но во всяком случае, нечто лучше, чем то, что расположено на Овчинниковской набережной. Да и о новых базах нужно думать. Какой смысл возли из Ибита в Москву детали с тем, чтобы потом их снова отправлять за Урал! Не лучше ли было бы организовать такие же базы рядом с каждым заводом, скооперировав их деятельность с деятельностью отделов сбыта.

«НЕВОЗМОЖНО» ДОЛЖНО СТАТЬ ВОЗМОЖНЫМ

«НЕВОЗМОЖНО» ДОЛЖНО СТАТЬ ВОЗМОЖНЫМ

Проблема запасных частей к мотоциклам, мотороллерам, мотовелосипедам достаточно серьезна. Страна наша огромна, и машина, которая в больших городах воспринимается зачастую, как «развлечение», во многих сельских или лесных местностях служит единственным транспортным средством.

К отечественным машинам запчастей пока не хватает. Одними мероприятиями в торговой сети дела не улучшились. Следует организовать специализированный завод по производству запасных частей. Быть может, стоит снизить выпуск машин на действующих заводах с тем, чтобы высвободившиеся резервы мощности обратить на запчасти. Какой-то путь должен найтись.

С импортными же деталями к «Иве» и «Паннони» все в порядке. И если их где-то нет, значит, промахнулись торговые организации. А запросы людей растут, повышается общий уровень жизни, все больше семей покупают мотоциклы и мотороллеры, и непременным становится тот факт, что дорогая машина не может работать из-за отсутствия пустяковой детали. «Невозможное» должно стать возможным. Проблема запчастей должна быть решена.

Р. ЯРОВ.

Это письмо направлено Госкомитетом по торговле при СНХ СССР в Министерство торговли РСФСР. Предыстория его такова. Когда-то было одно общесоюзное Министерство торговли. И Посылторг рассылал товары на всю территорию Советского Союза. Потом, после ликвидации союзного министерства, Посылторг реорганизовали в республиканский главк, и он стал обслуживать только жителей РСФСР. вполне естественно, что такие базы Посылторга должны были возникнуть во всех других республиках. Но не возникли до сих пор из-за плохой оперативности местных работников торговли. И вот — письмо, предлагающее сделать из Россылторга Союзоссылторг, чтобы снабжать запчастями всех.

— Нам, — сказал Иван Михайлович, — пишут с Севера, Дальнего Востока, из любых труднодоступных мест. Лишь бы почти могла дойти, да запчасти были — мы людей в беде не оставим. В прошлом году отправили 400 тысяч посылок, а в этом думаем — 600 тысяч. В 1962 году Россылторг выслал запчасти к 32 машинам и имел в ассортименте около 3000 наименований, а в 1963 году — уже к 45 машинам с ассортиментом более 4000 наименований.

В предложении об организации мощной союзной базы нам видится путь упорядочения торговли, удар по спекуляции. В этом, напомним, затаил бы и крупнейшее решение проблемы запасных частей, ибо детали, поступающие малыми партиями в сельские магазины, рискуют либо быть мгновенно расхваченными, даже теми, кто в них не нуждается, либо полеживать себе тихонько между бочками с селедкой и напущен до тех пор, пока продавщица на них не наткнется. А такие случаи бывали.

Что же отвечает Министерство торговли!

ПРИЧИНА ФОРМАЛЬНАЯ

«...В настоящее время из-за отсутствия необходимой материально-технической базы Россылторг не справляется с возложенным на него объемом работы. Базы Посылторга, и особенно Московская специализированная торговая запчастями по всем машинам, кроме мотороллеров отечественного производства и мотоциклов Ижовского завода, испытывают большие трудности с производственными и складскими площадями. Московская база занимает, в основном, подвалы, совершенно непригодные для работы помещения».

Выделите Посылторгу дополнительное или вновь строящее производственное и складские помещения. Министерство торговли РСФСР не имеет возможности. В этих условиях обязать Посылторг обеспечить посылочную торговлю мотоzapчастями по заказам населения всех союзных республик не представляется возможным». Так отвечает Министерство торговли РСФСР.

ВОЗВРАЩАЯСЬ К ПЕЧАТАТОМУ

НАМ ПИШУТ

«СЫН ПОЛКА»

Читатели, вероятно, помнят небольшую корреспонденцию «Сын полка», опубликованную в № 5 журнала. В ней рассказывалось о сыне комиссара, участвовавшего в боях за Родину, и о лейтенанте В. И. Козубе, который по-отечески принял участие в судьбе мальчика. И вот редакционная почта прислала письмо от самого лейтенанта.

Дорогая редакция! — пишет В. Козуб. — С волнением прочитал я в журнале «За рулем» эту заметку.

Помню еще 1943 года. Я с товарищами по оружию ехал на фронт. На станции Сухиничи к нашему вагону подошел мальчик, с которым я завел разговор. Он мне рассказал о гибели отца, матери. Не по возрасту суровое лицо мальчика говорило о его душевном страдании.

Я спросил: «Нуда ты идешь?» Он мне ответил: «В Киев». Но я ему объяснил, что Киев еще в руках фашистов, и предложил ехать со мной на фронт. Это и был Феликс Пяляк.

Да, он был сыном полка, его знали и любили все.

Смелость, отвага, находчивость и железные нервы многою война служили примером для бывалых солдат.

Феликс Юльевич Пяляк участвовал во многих боях, я любил его и гордился им. Ряд тому, что и сейчас Феликс Юльевич, комиссар, служит примером в труде на благо построения коммунизма в нашей стране.

В. КОЗУБ,
офицер запаса.

г. Шпола
Черкасской области.

ЗАСЛУЖЕННАЯ НАГРАДА

В мартовском номере журнала «За рулем» за этот год был опубликован очерк нашего общественного корреспондента В. Ватцеева «Дело всей жизни» — о преподавателе Кировского автомобильного Л. Д. Крестьянинов, отдавший более двадцати лет жизни обучению и воспитанию водительских кадров в организациях ДОСААФ.

«Вскоре после опубликования очер-

ка, — пишет нам тов. Ватцеев, — Любовь Дмитриевна была удостоена высшей награды оборонного Общества — «Почетного знака ДОСААФ СССР». Это первая женщина в нашей области, получившая такую награду.

Курсанты автомобильного и многие бывшие воспитанники Л. Д. Крестьяниновой, работающие на предприятиях и в колхозах области, были очень рады за своего любимого педагога».

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

«Актив расправляет плечи» — так называлась статья председателя Федерации автоспорта УССР И. Глазьева, опубликованная в первом номере нашего журнала за этот год. В ней содержалась критика, направленная в адрес комитетов ДОСААФ многих областей, в том числе и Запорожской. Редакция получила ответ из Запорожского областного комитета ДОСААФ. Критика журна-

ла признана правильной. На совместных заседаниях президиума комитета и областной сессии автоспорта обсужден вопрос «О состоянии спортивной работы в области и мерах по ее улучшению». Принято решение об устранении недостатков. Намечены конкретные шаги по улучшению положения в автоспорте в области.

ХОТЯ ПИСЬМО И НЕ ОПУБЛИКОВАНО...

Тов. ХВОРОСТЯНОВ НЕПРАВ

В редакцию журнала «За рулем» обратился начальник Керченского автомобильного клуба тов. Хворостянов с вопросом: правильно ли поступил начальник отделения ГАИ Крымской области старший лейтенант иллиция В. Хворостянов, решив не принимать на курсы Керченского автомобильного училища из района Керченского полуострова, граничащих с Крымской областью?

«Дело в том, писал тов. Хворостянов, что рядом с нами проживает много молодых людей, желающих стать шоферами, мотоциклистами, им удобнее обучаться в Керченском автомобильном, но

этому мешают ведомственные барьеры».

Начальник ГАИ Украины И. А. Минитюк, которому было направлено письмо тов. Хворостянова, сообщил в редакцию, что решение тов. Хворостянова отмечено.

«Лица, проживающие в Краснодарском крае, — сообщил И. А. Минитюк, — могут обучаться в Керченском автомобильном, и им будут выдаваться (при успешной сдаче экзаменов) удостоверения на право управления транспортом при наличии справки из ГАИ Краснодарского края о том, что поступающий на курсы не имеет удостоверения на право управления транспортом и ранее не лишался прав управления».

«Проверкой установлено, что факт продажи мотоциклетных шин только с ободами имел место в магазине Горьковского спорторга. Это является грубым нарушением правил торговли.

Ручководство Горьковского спорторга узаконено на это нарушение, и отныне продажа мотоциклетных шин будет производиться с соблюдением установленных правил торговли».

г. Бульк.

НЕТ НЕОЦЕНИВАЮЩИХ ОБЩЕСТВЕННИКОВ

Я работаю продавцом отдела «Автотранспорт» в магазине № 33 «Военный инвентарь» в Ленинграде. К нам обращаются водители автомобильной и мотоциклетной техники в Курсы автосколла, автолюбители, нуждающиеся в литературе по автоделу и правилам движения автотранспорта.

К сожалению, литература в помощь водителям поступает в магазин очень мало. Отсутствуют, например, учебники и другие пособия для шоферов первого, второго и третьего классов. Нет книги А. В. Каргина и Г. М. Соловьева «Устройство, обслуживание и правила движения автомобиля», на которую большой спрос.

Многие автомобильные, путешествующие по родной стране, хотят приобрести «Атлас автомобильных дорог», но его также нет. До сих пор ждем мы каталог запасных частей автомобильной «Волга», «Москвич-407», «Запорожец». Мало пособий по ремонту и эксплуатации этих автомобилей.

Когда же издательства будут полнее удовлетворять запросы автомобилистов?

Ленинград.

А. КАМИНСКИЙ

«НАГРУЗКА» ОТМЕНЕНА

Тов. Тич из города Львова прислал письмо, в котором сообщил, что работники местных магазинов спорторганизации заставляют мотоциклистов покупать дефицитные запчасти с «нагрузкой». Редакция направила письмо в Львовское областное управление торговли. Оттуда получен ответ следующего содержания:



Участники Кара-Кумского пробега. На переднем плане автомобиль на «сверхбаллонах».

Фото В. Кишелогова

МОСКВА— КАРА-КУМ— МОСКВА

Шестого июля 1933 года колонна автомобилей отечественного производства начала беспрепятственный пробег по маршруту Москва—Кара-Кум—Москва, а 30 сентября она успешно завершилась.

За 86 дней участники пробега прошли 9400 км, из них 1203 км по бездорожью. Ни один отечественный автомобиль не имел аварий и поломок. Все они возвратились в Москву в полной технической исправности.

Автомобильный пробег Москва—Кара-Кум—Москва представлял собой знаменательное событие в истории развития нашего автомобилостроения и имел большое значение для нашей автомобильной промышленности. За ходом пробега напряженно следила вся страна. Здесь испытывались в разных дорожных и климатических условиях наши отечественные автомобили, резина из синтетического каучука, электрооборудование — продукция 47 заводов и предприятий. Результаты испытаний должны были помочь сформулировать правила и нормы эксплуатации наших автомобилей.

В пробеге участвовали 19 автомобилей отечественного производства и для сравнения 4 зарубежных.

Большой интерес вызвал вопрос прочности машин в каракумских песках как на стандартной резине, так и на специально изготовленных для этой цели «сверхбаллонах». Вместе с тем в пробегах были испытаны выносливость наших автомобилей, качество отдельных деталей и агрегатов, изготовленных нашими заводами.

Прошло тридцать лет после того, как Москва торжественно встретила участников пробега. За это время наша Ро-

дина стала могущественной державой. СССР сейчас по производству грузовых автомобилей занимает ведущее место в мире. В этом успехе есть доля труда и участников исторического пробега Москва—Кара-Кум—Москва.

Многие из них — Беневоленский, Дыбов, Захаров, Шебунцев, Карпенко, Косткин, Шейгам, Линда — и сейчас продолжают работать на автомобильных предприятиях и заводах страны. Бестратов и Латкин трудятся над созданием новых

автомобильных шин. Кинооператор и режиссер Р. Кармен стал лауреатом Ленинской и Государственной премий. Большая группа участников ведет общественную работу во Всесоюзной федерации автоспорта.

А. ЧЕРКАССКИЙ,
технический контролер и комсорг
автомоблега, член президиума
Всесоюзной коллегии судей
по автоспорту.

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ

Идея проведения этого автопробега возникла еще в конце 1921 года, однако осуществить его удалось лишь через два года. Инициатором первого Всесоюзного автомобильного пробега явился Центральный управление местного транспорта (ЦУМТ НКПС), которому активно помогли Главный комитет Всесоюзной сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставки и ряд других организаций.

Весной 1923 года под председательством старого большевика З. Я. Литвина-Седого состоялось заседание организационного комитета, почетными членами которого были М. И. Калинин и Ф. Э. Дзержинский. В комитет входили известные ученые-автомобилисты Е. А. Чудаков, Н. Р. Бриллинг, Н. П. Сивог и другие.

Цель пробега состояла в том, чтобы получить всестороннюю технико-экономическую оценку автомобилей и мотоциклов, проверить пригодность дорог и мостов для безрельсового транспорта.

Сорок лет назад — 16 сентября 1923 года — на Красной площади 50 легковых автомобилей приняли старт. Напутствия участникам пробега, председатель оргкомитета указал, что «...беднейшее Советское государство сумело организовать такой пробег, которого до сих пор ни по количеству машин, ни по тем задачам, какие преследует пробег, мир не знал».

Дороги, как известно, были тогда в очень плачевном состоянии, но, несмотря на это, 25 сентября в Москве финишировало 48 легковых машин. Из них 25 закончили дистанцию без штрафных очков. Без повреждений и замечаний прошли путь семь легковых автомобилей Ручко-Балтийского завода.

Через несколько дней — 29 сентября — в путь ушли 15 грузовых автомобилей. Большинство машин имели пневматические шины. Остальные — грузоленты. 2 октября все 15 грузовиков благополучно завершили пробег.

Мотоциклисты находились в пути с 18 по 24 сентября. Лучшее время показал А. Морозов на «Индияне» — 14 час 53 мин 37 сек [или 48,6 км/час].

В испытаниях хорошо зарекомендовали себя шины завода «Красный треугольник», которые оказались лучше зарубежных.

Испытательные пробеги, организованные в самый начальный период восстановления народного хозяйства, явились толчком в развитии производства отечественных автомобилей. Уже через год после пробега первые советские грузовые автомобили АМО-Ф-15 участвовали в параде на Красной площади в честь седьмой годовщины Великой Октябрьской социалистической революции.

О. ЛУШНИКОВ.

Маршруты:
— легковых автомобилей
- - - - мотоциклов
- - - - грузовых автомобилей



ДЕВУШКА НА ТРАССЕ «АКРОПОЛИС»

Чемпионат Европы по авторалли — соревнование многоэтапное и чрезвычайно сложное. До сих пор советским раллисты была известна лишь одна трасса, чемпионата — трасса ралли «1000 озер» в Финляндии. В этом году пять советских экипажей стартовали в Греции, на ралли «Акрополис».

В том, в каких условиях проходил этот этап первенства Европы, об уроках, которые мы извлекли, стоит, на наш взгляд, рассказать подробнее, поскольку это представляет интерес для многих автоспортсменов, организаторов соревнований и тренеров.

Преодолев своим ходом около 4000 км по СССР, Румынии, Болгарии, Югославии и Греции, мы прибыли в Афины. Здесь ночью, у подножия древнего Акрополя, дала старт ралли. Трасса уходит на юг через курортные места вдоль побережья Ириотского моря, поворачивает на север до крупного порта Салоники, а затем на восток к Александрополису. Отсюда мы возвращаемся на запад к Серре, где на нас присоединятся автомобили другой группы участников ралли, стартовавших в Гоше (Австрия). Теперь начинается почти непрерывная гонка в самых разнообразных, чаще всего в очень трудных дорожных условиях.

Асфальтированные дороги проходят по долинам рек (около 600 км), по сильно пересеченной местности (примерно 1000 км) и по горным перевалам (500 км). Но самые сложные участки — горные со щебенчатый, сильно выбитым покрытием (около 500 км). Это участки дорог без ограждений, они выглядят серпантинном — проходят по склонам гор с высоким обрывами.

Погода осложняла и без того трудную трассу — порывистый ветер, затяжные дожди и туман. Подъем и спуски на двух перевалах проходили почти в облаках. Даже специальные противотуманные фары не могли пробить густую пелену тумана. Только мелькающие вперед светящиеся столбики иногда показывали наиболее опасные повороты.

Ралли включало дорожные соревнования, построенные по принципу «двойного расписания». От участника требовалось лишь своевременно появиться на пункте контроля времени, причем легкого размера 5 минут предоставлялась только на опережение. Каждая же минута опоздания и опережения графика penalizировалась — штрафными очками.

Секретные ИВ отсутствовали, что давало возможность выбирать наиболее целесообразную скорость движения, в зависимости от дорожных условий. Средняя скорость независимо от характера дороги составляла 60 км/час. На двух этапах с наиболее плохим покрытием она была уменьшена до 50 км/час, зато на другом, очень трудном и плохом участке даже повышена до 66 км/час. Кроме того, раллисты должны были преодолеть в гору одиннадцать специальных скоростных участков длиной от 9 до 56 км (в том числе шесть — ночью). Средняя скорость для асфальтированных дорог с большим количеством поворотов — от 72 до 84 км/час и для разбитых горных гравийных дорог — от 57 до 72 км/час. Время прохождения таких участков фиксировалось на карточках спортсменов специальными автоматическими часами с точностью до секунды. За каждую секунду опоздания — штрафное очко. Сложность состояла в том, что скоростные участки проходили по дорогам, не закрытым для движения транспорта.

На финише участники ожидали соревнования по фигурному вождению, результат которых принимался во внимание только при полном равенстве очков, и в довершение всего — скоростной подъем на гору, затем поручавшаяся гонка по бетонным дорожкам аэродрома. Здесь и решалась судьба абсолютного победителя ралли, которым стал известный немецкий гошник Борнгер на автомобиле «Мерседес-200».

Каково же итогу этого труднейшего соревнования? Из 81 экипажа до финиша дошли лишь 40. Несмотря на то, что советские спортсмены впервые выступили в ралли «Акрополис»,

XI RALLYE 'ACROPOLIS'
DEPART



Старт «Москвича-407» на ралли «Акрополис» в Греции.

все пять наших машин закончили дистанцию. Кроме них, только экипажи, выступавшие на автомобилях «Мерседес» и «Форд-Кортина», сумели прийти к финишу без потерь. А ведь в этом труднейшем ралли были представлены автомобили известных европейских фирм Фрэнции, Шлеци, Германи, Англии, Италии и других стран. Многие иностранные участники, не раз стартовавшие в Греции, приехали за месяц до начала соревнований и тренировались на скоростных участках, где, собственно, и решался успех. Несмотря на это, из 16 французских экипажей смогли финишировать только 4, из 12 шведских — 6, из 8 английских — 6, а из 31 греческого — лишь одиннадцать.

Стопроцентный финиш советских автомобилей продемонстрировал их надежность и приспособленность к эксплуатации в тяжелых дорожных условиях, а также мастерство гошников, их умение вести острую спортивную борьбу в сложной обстановке. Греческая пресса отмечала хорошую подготовку советских спортсменов.

Из 10 автомобилей класса А-5 (1300—1600 см³) экипаж «Москвич» в составе С. Тенишева и А. Дмитриевского вышел на 5-е место (24-е абсолютное место). В классе А-7 (свыше 2000 см³) спортсмены Горьковского автозавода В. Мосолов и А. Матисен заняли 4-е место (26-е в абсолютном зачете).

В ходе этого ралли и стали ясными реальные пути улучшения динамических качеств спортивных автомобилей «Волга» и «Москвич», что даст нам возможность в дальнейшем более успешно выступать за рубежом.

При соответствующей подготовке новых моделей двигателей мощностные показатели могут быть заметно увеличены за счет изменения конструкции головки блока, коллектора и карбюратора. Не менее важным для успешного выступления в соревнованиях является повышение устойчивости автомобиля, снижение момента инерции вращающихся масс, выбор оптимальных передаточных чисел трансмиссии, рисунка протектора, размеров покрышек.

Участие в ралли «Акрополис» было полезным. Оно обогатило нас опытом международных встреч, выявило наши возможности, недостатки и еще раз убедительно показало, что нам надо производить свои авторалли в сложных горных условиях, о чем уже писал журнал «За рулем» (№ 8 за 1963 год).

А. ДМИТРИВСКИЙ,
мастер спорта, участник ралли;

А. ИТАТЕНКО,
мастер спорта, руководитель спортивной делегации.

РАСТУТ РЯДЫ МАСТЕРОВ СПОРТА

За высокие спортивные достижения И. Григорьеву (СКА, Киев) присвоено звание «заслуженный мастер спорта». Звание «мастер спорта» присвоено следующим спортсменам.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ СПОРТ: Л. Мососов, В. Андреев, Л. Обозин, В. Дохохов (ДОСААФ, Минск), И. Игнатьев, В. Дьячков, Ю. Бугров (ДОСААФ, Ленинград), А. Зайделов («Спартак», Ленинград), А. Маренков (ДОСААФ, Москва), И. Пурт («Калев», Эрту).

МОТОЦИКЛЕТНЫЙ СПОРТ: В. Иванов («Буревестник», Москва), Ю. Сухов (ДОСААФ, Москва), В. Надолнский, М. Лепешев («Буревестник», Омск).

Ю. Самарин (ДОСААФ, Кишинев), В. Антонов, В. Етушенко (ДОСААФ, Волгоград), У. Росберг («Трудовые резервы», Таллин), Б. Динабург («Труд», Ковров), А. Романюк (ДОСААФ, Пятигорск).

ВОДНО-МОТОРНЫЙ СПОРТ: В. Олоонец («Труд», Ленинград), В. Вайновский, Л. Озолин («Даугава», Рига), В. Слинков (ДОСААФ, Воронеж).

Звание «заслуженный тренер СССР» по мотоспорту присвоено следующим тренерам: С. Сергеев (СКА, Ленинград), В. Карнеев, П. Разживин (ЦАМК, Москва).

НОВОСТИ зарубежной ТЕХНИКИ

МОЩНОСТЬ ВОЗРОСЛА ВТРОЕ

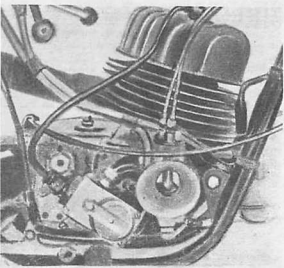
За последние десять лет мощность гоночного двухтактного двигателя МЦ-125 см³ выросла с 8 до 25 л. с., причем в 1962 году была достигнута литровая мощность 200 л. с. Такой рост — результат серьезных научно-экспериментальных работ конструкторов народного предприятия Цшоуау (ГДР).

Одним из важных вновь введенных элементов двигателя является дисковый вращающийся впускной золотник, который позволяет получить несимметричные фазы впуска и дает выгодную форму впускного тракта. Благодаря этому повышается коэффициент наполнения двигателя. Дисковый золотник изготавливают из тонкой листовой пружинной стали. Он работает, как мембранный клапан, прижимаясь к отверстию впускного канала, когда в картере происходит скатание рабочей смеси. Если толщина диска несколько увеличить или уменьшить по сравнению с оптимальной, он быстро изнашивается. В настоящее время срок его службы составляет 200 часов.

Для улучшения процессов газообмена тщательному исследованию были подвергнуты колебания потока газов во впускном и выпускном трактах. Экспериментаторам удалось получить среднее эффективное давление 8 кг/см², что следует считать очень высоким для двухтактного двигателя.

Гоночный двигатель МЦ-125 см³ имеет диаметр цилиндра и ход поршня равный 54 мм. Продувка цилиндра производится теперь не через два, а через три перепускных канала. Благодаря третьему (среднему) каналу, удалось увеличить суммарную пропускную способность, улучшить охлаждение поршня и смазку верхней головки шатуна. Поршни новых двигателей имеют только одно стальное компрессионное кольцо, покрытое твердым хромом. Чтобы улучшить температурный режим, были

Двигатель гоночного мотоцикла МЦ-125



изготовлены двигатели с водяной системой охлаждения цилиндра и его головки. Они оказались вполне надежными.

Для зажигания служит магнето с двойным прерывателем, муфта которого вращается вдвое медленнее коленчатого вала. Такое устройство работает хорошо при 200 размыканиях в секунду. Максимальная скорость мотоцикла достигает 200 км/час.

«Крафтфарройтехник», 1963, № 5.

ОРИГИНАЛЬНЫЙ ДИСКОВЫЙ ТОРМОЗ

Для легковых автомобилей среднего класса в Англии выпущен дисковый тормоз «Данлоп» с оригинальным самотормозящим устройством, работающим на принципе клина.

Две тормозные колодки находятся в чугунном корпусе. Между фрикционными накладками вращается чугунный тормозной диск. При торможении жидкость давит на поршни. Перемещаясь в цилиндрических стержнях, расположенных под углом 45 градусов, они сжимают колодки, одновременно подавая их по ходу диска. В результате колодки улезают диском в сторону его вращения, совпадающего с направлением движения поршней. Передние части колодок упираются в скошенные под углом в 45 градусов упоры со вкладками, благодаря чему возникает дополнительное усилие, сжимающее колодки, и тем самым значительно увеличивающее эффективность торможения.

«Автомобиль», 1963, № 2.

МАЛОЛИТРАЖКА «ПРОКАЗНИК»

В Англии начался выпуск новой модели малолитражки Хиллман, названной «Имп» («Проказник»). Это первый английский автомобиль массового производства с задним расположением двигателя. Он во многом напоминает двигатель четырехцилиндровой гоночной модели ФМВ-750. Правда, немножко вырос рабочий объем — до 875 см³ (диаметр цилиндра 68 мм, ход поршня 60,4 мм), но степень сжатия осталась «чисто гоночной» — 10,0. Мощность мотора — 39 л. с. при 5500 об/мин.

Для облегчения обслуживания двигателя сильно наклонен вправо. Применяется алюминиевый литый под давлением при изготовлении блока цилиндров и головки позволило получить двигатель весом всего 77 кг. Вместе с коробкой и главной передачей мотор образует один общий блок, который можно легко снять.

Коробка передач четырехступенчатая с синхронизаторами на всех передачах. Подвеска колес — независимая пружинная. Для получения хорошей управляемости автомобиля, у которого на задние колеса приходится около 60 процентов общего веса, давление воздуха в передних шинах снижено до 1,1 атм против 2,1 атм в задних. Размер колес с шинами — 5,50×12. Рулевой механизм — реечный, тормоза — колодочные.

Круз, как и у большинства малолитражек, несущий. Конструкция пневматического привода акселератора включает пневмоцилиндр, расположенный под



Малолитражка Хиллман «Проказник».

педалью. Из-под его поршенька сжатый воздух подается по трубочке в рабочий цилиндр, поршень которого связан с дроссельной заслонкой карбюратора.

Новая машина весит около 700 кг. Колесная база 2083 мм. Колея колес: спереди 1245 мм, сзади 1217 мм. Автомобиль вмещает 4 человека и имеет скорость небольшой багачки. Скорость — до 130 км/час. Расход горючего 6,25 — 7 л на 100 км.

«Автокар», 1963.

С КОЛЯСКОЙ «СУПЕРЭЛАСТИК»

Завод Цшоуау (ГДР) начал выпуск мотоциклов типа ЭС300 с пружинными колесами. Двигатель этого мотоцикла — одноцилиндровый, двухтактный. При 5200 об/мин он развивает мощность 18,5 л. с., что обеспечивает достаточно высокие динамические качества. Степень сжатия 9, максимальный крутящий момент 2,7 кгм при 4000 об/мин. Пружинная коляска «Суперэластик» сконструирована в расчете на максимальную комфортабельность. Передняя верхняя часть ее узлова вместе с ветровым щитком сделана откидной, благодаря чему доступ к сиденью совершенно свободен.

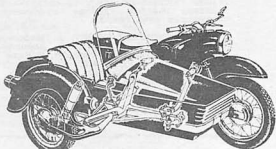
Колесо коляски подвешено на пружинной стойке с гидравлическим амортизатором такого же устройства, как у подвески колес мотоцикла; ход подвески — 115 мм. Колесо коляски снабжено тормозом с гидродрифтом. Торможение всех трех колес обеспечивает заедение мотоцикла, равное 7 м/сек. Колесная присоединяется к мотоциклу в трех точках при помощи быстроразъемных цапговых замков. Во избежание чрезмерных наклонов мотоцикла (на поворотах) под действием центробежной силы между задним колесом мотоцикла и колесом коляски установлен torsionный стабилизатор поперечной устойчивости (автомобильного типа). В задней части узлова размещается багачка. Кроме того, имеются два ящика для мелких предметов. Вес пружинной коляски 85 кг, грузоподъемность 140 кг.

Максимальная скорость мотоцикла ЭС300 с коляской составляет 90—100 км/час. Средний расход бензина при пробеге в 1000 км оказался равным 6,9 л на 100 км. О привлекательности мотоцикла с коляской можно судить по времени разгона до 60 км/час. Оно равно 11 сек.

Мотоцикл ЭС300 с коляской «Суперэластик» отличается мягкостью подвески, хорошей устойчивостью и управляемостью.

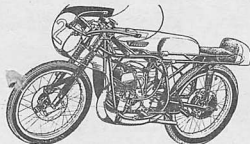
«Крафтфарройтехник», 1963, № 6.

Мотоцикл МЦ ЭС300 с коляской «Суперэластик».



«СУЗУКИ RM62»

Этот японский мотоцикл класса 50 см³ показал лучший результат в первенстве мира прошлого года по шоссейно-кольцевым гонкам. Устройству его двухцилиндрового двигателя способствует конструкция, разработанные в Германской Демократической Республике известной фирмой МЦ. Двигатель одноцилиндровый, с диаметром цилиндра 40 мм и ходом поршня 39,55 мм. Процессом впуска управляет вращающийся дисковый золотник, установленный на левой коренной шейке коленчатого ва-



Гоночный мотоцикл «Сузуки» класса 50 см³.

ла. Продука цилиндра производится через три перепускных канала — два боковых и центральный. Камера сгорания — полусферическая с опущенным коллективным порчком, который работает как вытеснитель, способствуя быстрому бездетонационному сгоранию горючей смеси. Степень сжатия 13.

Цилиндр отлит из легкого сплава, а его рабочая поверхность хромирована. Вместе с головкой он крепится к картеру при помощи четырех болтов. Коленчатый вал вращается на трех шарикоподшипниках. Крутящий момент передается от двигателя восьмиступенчатой коробке передач шестернями, расположенными с правой стороны. Весь блок двигателя с коробкой передач

снабжен развитым оребрением для интенсивного охлаждения и, несмотря на восемь передач, отличается небольшой шириной. Многодисковое сцепление расположено снаружи и для охлаждения встречным потоком воздуха выступает из обтекателя. Мощность двигателя 10 л. с. при 1150 об/мин (иногда она повышается до 12 500 об/мин).

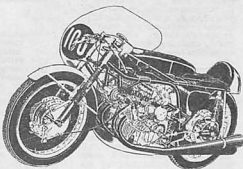
Блок двигателя с коробкой передач крепится к двойной трубчатой раме в трех точках. Передняя вилка телескопическая, а задняя — качающаяся. Передний тормоз снабжен двумя наклонивающимися колодками, задний — обычного типа. Передняя шина 2,00×18, задняя — 2,25×18.

Собственный вес мотоцикла составляет всего лишь 60 кг. Во время гонки он развивал скорость до 152 км/час. Средние скорости на различных маршрутах чемпионов мира колебались в пределах 120—137 км/час.

«Мотор Сайклинг», 1963, № 2761.

ГОНОЧНАЯ «ХОНДА-250»

Гоночный мотоцикл «Хонда» класса 250 см³, занимающий первое место в последних чемпионатах мира, снабжен четырехцилиндровым двигателем, который для равномерного охлаждения установлен поперек рамы. Диаметр цилиндров 44 мм, ход поршня 41 мм. Двигатель работает на бензине с октановым числом 100, имеет степень сжатия 10,5 и охлаждается воздухом. Постоянная мощность его составляет 45 л. с. при 15 000 об/мин, причем одновременно она может повышаться до 48 л. с. На каждый цилиндр приходится по два впускных и выпускных верхних клапана, расположенных под углом. Управляют ими два распределительных вала. Они приводятся во вращение рядом цилиндрических шестерен, из которых ведущая установлена на коленчатом валу между вторым и третьим цилиндром.



Гоночный мотоцикл «Хонда» 250 см³.

рамы. Длина коленчатого вала 350 мм, а амплитуда колебаний его торца — всего 0,01 мм. Благодаря малому весу возвратно-поступательно движущихся деталей и жесткости конструкции двигатель выдерживает без повреждений 18 000 об/мин. Жесткость его в значительной степени обеспечивается тем, что цилиндры и картер изготавливаются в одной отливке.

Питание осуществляется четырьмя карбюраторами с цилиндрическими дроссельными золотниками, а для зажигания служит магнето высокого напряжения.

Передняя вилка телескопического типа, ее колебания гасятся гидравлическим амортизатором. Заднее колесо подвешено на качающейся вилке, пружины которой имеют соосные гидравлические амортизаторы.

Передача крутящего момента от двигателя к коробке передач осуществляется шестернями, а от коробки передач на заднее колесо — цепью.

Устройство мотоцикла простое, но вес его благодаря удачной конструкции деталей, применению легких сплавов и пластмасс не превышает 105 кг.

Во время чемпионата мира была проведена записка времени на прямом участке дороги, определявшая максимальную скорость машины, — 230 км/час.

«Мото-Ревю», 1963, № 1622.

ГОНКИ В ЛЕ-МАНЕ

Во Франции на кольце Ле-Ман в 31-й раз проводились традиционные 24-часовые гонки спортивных автомобилей. Это одно из крупнейших в сезоне авторемонированных. Машин «Феррари» одержали убедительную победу, заняв первые шесть мест. Единственный 5-литровый «Мазерати» с 8-цилиндровым двигателем, имевший непосредственный впрыск, недолго занимал первое место: он вскоре сошел из-за поломки заднего моста. Почти всю гонку лидировал на «Феррари» экипаж Д. Сертисса — В. Мэйресс. Но в конце гонки эта машина загорелась и разделила участь «Мазерати». Выиграли соревнования Л. Скарфиотти и Л. Бандини, показавшие на 3-литровом «Феррари» среднюю скорость 190 км/час. Наивысшая скорость на одном круге — у экипажа Сертисса — 204 км/час.

Для участия в этих гонках заводы Ровер и БРМ (Англия) построили спор-

тивный автомобиль с газотурбинным двигателем. Двухвальная газовая турбина «Ровер — 25/150» установлена в задней части автомобиля. Ее мощность 150 л. с. при 40 000 об/мин, а вес — всего 54 кг. Известно, что у всякой газовой турбины с падением числа оборотов резко возрастает крутящий момент. У турбины Ровер, например, он достигает при 8200 об/мин внушительной величины — 41,4 кгм. В качестве топлива используется керосин. Повышенный расход горючего — около 44 л на 100 км — можно объяснить отсутствием теплообменника.

Узлы шасси, независимая подвеска всех колес, револьверный рулевой механизм, дисковые тормоза и главная передача (с некоторыми переделками) взяты от гоночного автомобиля БРМ 1961 года.

Автoclub Запада Франции — организатор гонки — учредил специальный приз стоимостью в 25 тысяч франков

для водителей газотурбинного автомобиля, который пройдет в этих соревнованиях не меньше 3600 км со средней скоростью более 150 км/час.

Гоночный автомобиль «Ровер-БРМ», управляемый чемпионом мира Грэхмом Хиллом и Ричардом Гантером, выдержал все 24 часа напряженной гонки и, пройдя 4172 км со средней скоростью 174 км/час, выиграл приз. Машина вне конкурса и по техническим результатам в общем зачете заняла бы 8-е место.

Автомобиль «Ровер-БРМ».



Не так часто появляются книги, содержащие советы, подсаживающие практикой. Поэтому выход в свет книги Е. Анискина и Е. Улицкого «Наш друг автомобиль», где они делятся своим многолетним опытом эксплуатации «Москвич-407», привлеч внимание автомобильной общественности.

Авторы дают много полезных советов по использованию всевозможных приспособлений, по устранению различных неполадок, возникающих в дороге, и т. д. (например, возможность использования при прокладке пробки бензобака для замены прокладки бензостойника янтаря принятую повсюду для большинства начинающих водителей).

Со знанием дела написан раздел книги, посвященный автомобильному туризму. Простота изложения, легкой юмор, меткие выражения, наконец, удачные рисунки сразу располагают к себе.

Однако по мере знакомства с книгой у читателя растет чувство неудовлетворенности.

В самом начале авторов подчеркивают, что «они не задавались целью написать инструкцию по уходу за автомобилем».

Н. Е. Анискин, Е. Улицкий. Наш друг автомобиль. «Физкультура и спорт». М., 1962. 144 стр. 17 коп.

ЗАЧЕМ ОБИЖАТЬ ДРУЗЕЙ?

томobileм, но через 15 страниц почти дословно излагают инструкцию, данную при этом серьезные ошибки. Так завод не случайно устанавливает периодичность смазки крестовин карданного вала через тысячу километров. Эта цифра оправдалась опытным путем, и незачем рекомендовать начинающим автомобилистам ездить без смазки крестовин 6-8 тысяч километров.

Вряд ли нужно было описывать монтаж (демонтаж) колеса (стр. 80), использование антички для безамерных шин.

К сожалению, в книге много обидной равногослности и небрежности.

Никому не советовать бы мы выезжать на автомобиле, накладки диска шпеления которого припеснены (две илема ЕФ-2).

«...Аккумулятор разряжен, и его следует зарядить. Отдайте аккумулятор в зарядку. А для того чтобы продолжить путь, пустите двигатель заводной рукояткой» (стр. 47). Опять же, битьел счет пододобные строки за дословно опечатку или... юмор. Начиная

же может быть обит с толку.

Вкратце, нужно отметить, что проверить исправность контактов прерывателя тем методом, который рекомендуется авторами, то есть контрольной лампой, откровенно при этом проводящего напряжения от прерывателя, невозможно.

На стр. 22 утверждается, что тугоплавкая смазка УТВ-1:3 «без всяких сомнений» можно заменить солидолом. Однако, естественно, что сомнения есть у самих же авторов книги. Уже на следующей странице помещено авторское опровержение.

Велосипед согласится без серьезных оговорок и с другими советами авторов. Например, везд ли целесообразно стекло и хромированные детали защищать при окраске автомобильной эмалью, а выравнивание вмятин на машине поручать самому автолюбителю. Ничего, кроме удивления, в этих случаях не получишь. Увеличение тока тормозной цепи не является проканкой тормоза, как рекомендуют авторы, а повреждение колодок. Прочичи-

вать тормоза следует только в случае появления «мягкой» педали.

В заключение хочется сказать несколько слов о последнем разделе книги: «От туризма к спорту». Трудно судить, чем руководствовались авторы, включая его в книгу. В той части книги, которая посвящена фигурному вождению, приведены описания нескольких фигур, далеко не исчерывающие все возможные варианты фигурного вождения, не говоря уже о том, что из десяти приведенных фигур только четыре устарели. В другой же части раздела, посвященной ралли, авторы назвали полное название гонок. Ни время нахождения в закрытом парке, ни время пуска, ни расположение флагов на пунктах контроля времени не соответствуют действительности.

Прежде чем писать об автомобильном спорте, авторам следовало бы заглянуть в «Общие условия» проведения ралли в СССР.

Книги, содержащие практические советы автолюбителям, обобщающие опыт дальних поездок, очень полезны, но и создание таких книг надо подходить более серьезно.

Ю. МИХАЙЛОВ,
инженер, мастер спорта;
Г. ГЕЦОВ,
инженер.

АВТОМОТОНАЛЕЙДОСКОП



Фото А. Войцуха

На снимке: «Бенц» на Невском кольце стадиона имени С. М. Кирова. За рулем (справа) главный механик авторемонтного завода А. Восткин, один из реставраторов автомобиля.

АВТОМОБИЛЬ ПРОШЛОГО ВЕКА
Недавно члены клуба ветеранов ленинградского автотранспорта обнаружили среди автомобильного утиля машину, выпущенную еще в 1886 году фирмой «Бенц».

Энтузиасты А. Восткин и А. Бондарев — рабочие авторемонтного завода — взяли ее, восстановили ее. Выли

изготовлены недостающие и заменены изношенные детали.

В один из дней ленинградцы с интересом наблюдали за реисом старого автомобиля.

ЦЕНА АНАХРОНИЗМА

В Швеции, как известно, девостороннее движение (введенное еще Карлом XII в начале XVII века). Сейчас оно стало уже анахронизмом, поэтому в стране крайне остро стоит вопрос о его ликвидации.

В 1927 году, когда число автомобильной и трюки иностранных туристов в стране не стали значительными, были высказаны первые предложения о переходе на уже господствовавшее тогда в Европе правостороннее движение. В 1930 году этот вопрос обсуждался в парламенте, но решения принято не было. В 1934 году специальная королевская комиссия пришла к выводу, что переход нужно осуществить незамедлительно. Наконец, в 1945 году верхняя палата парламента одобрила законопроект о переходе на правостороннее движение. В 1955 году был проведен всеобщий опрос — большинство шведов стояло за изменение движения.

С устаревшей и неудобной системой ковенно ведут борьбу шведские автозаводы: Волво, СААБ, Скения-Вабю. Они выпускают автомобили только с левым расположением руля. Справа руль устанавливается по особому заказу за дополнительную плату. Шведское правительство наконец заявило о намерении к 1967 году осуществ

вить переход на правостороннее движение. Чтобы покрыть связанные с ним расходы, начиная с 1963 года, в течение 5 лет со всех автомобилей будет взиматься в стране будет взиматься довольно внушительный налог. Таким образом, за переход на правостороннюю систему движения шведские автомобилисты заплатят из своего кармана 400 млн. крон.

ФРАНКУРТАСКАЯ «РАЦИОНАЛИЗАЦИЯ»

В западногерманском городе Франкфурте-на-Майне недавно для прокладки подземных магистралей пришлось на одной улице поднять каменные плиты. И тут выяснилось, что эти плиты не что иное, как... каменные надгробия с городского кладбища. На некоторых из камней, уложенных надписями о кончине, было прочтено имена владельцев дорожно-строительной фирмы. Оно, конечно, не мешает небольшой убыток, а делцам — чистая прибыль.

ИЗДАТЕЛЬСТВО ПРЕДЛАГАЕТ КОМИТЕТАМ ЦААБ И ЧИТАТЕЛЯМ СЛЕДУЮЩИЕ КНИГИ:

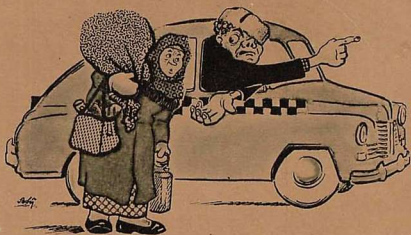
Сабини А. А. Спортивные и гоночные автомобили. 1962. 102 стр. 15 коп.
«Труды ЦААБ». 1962. 32 стр. 12 коп.
«Автомобильный моделизм». 1962. 425 стр. 80 коп.
Сидорский С. С. Альбом. 1962 г. 112 стр. 1 р. 90 к.
Заказы направлять по адресу: Москва, Б-66, Ново-Язская ул., 12. Издательство ДОСААФ

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ (главный редактор), А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, М. Л. ЛЬВОВ, Д. В. ЛЯЛИН, В. И. НИКИТИН, И. В. НОВОСЕЛОВ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, Ю. М. ШРАМКО.

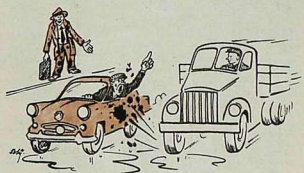
Художественно-технический редактор Г. И. Кузнецова. Корректор Е. Я. Обухова.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-32-24, В 9-51-91.

Сдано в набор 27.07.63 г. Бум. 60 × 90%, 2,25 бум. д. — 4 печ. л. Тираж 375.000 экз. Подп. к печ. 17.08.63 г. Г-91133. Цена 30 коп. Заг. № 983.



— Сколько с меня?
— По указателю... 20 рублей.



Везде.

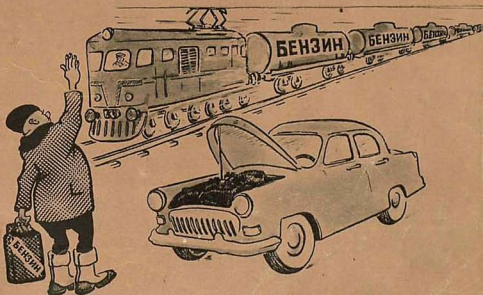
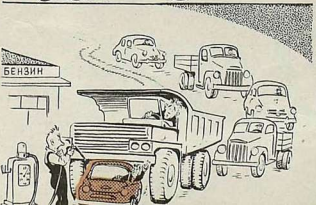


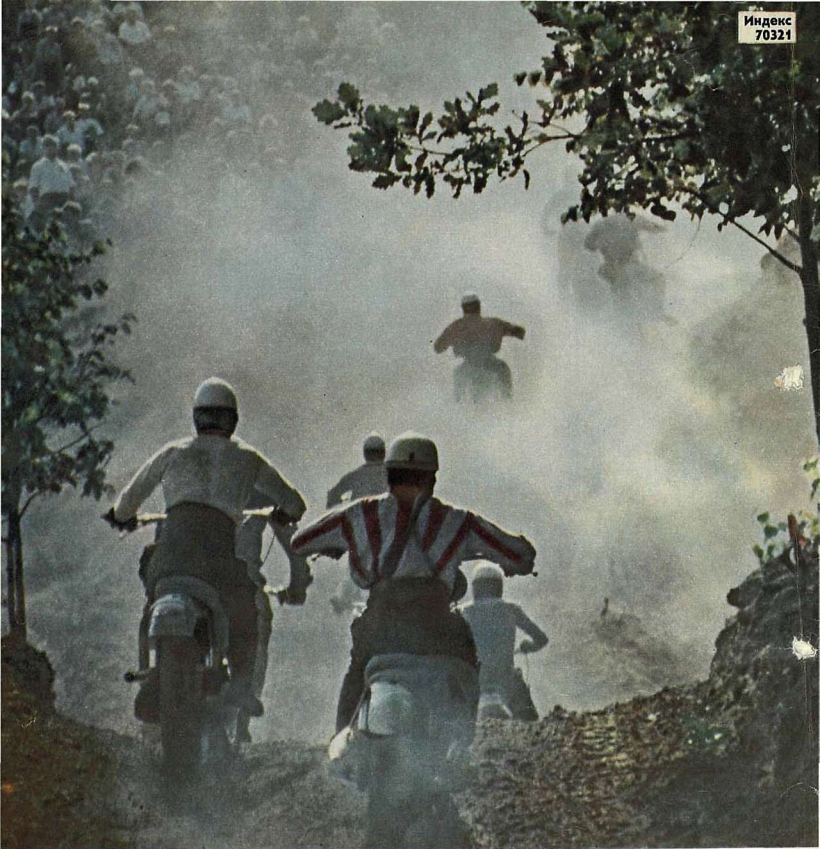
Первый выезд.

АВТОМОТО Кешор

Рисунки нашего читателя В. Тамаева.

Бензин кончился.





СЕНТЯБРЬ 1963

За рулём

На трудном участке трассы.
Фото Л. Островского