



И ю л ь 1 9 6 4

За рулем

7

Июль 1964. Год издания 22-й

ПО ПРОГРАММЕ СПАРТАКИАДЫ



Гонки по гравейной дорожке включены в программу III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.
На снимке: момент соревнований на майкопском мототреке, где разыгрывалось первенство Краснодарского края.

Фото Н. Парамонова.

В этом номере:

В. Коваль. С именем и по заветам Ленина	1
С. Игнатьев. Если ты комсомолец	3
Р. Даниелян. Курчатовцы	4
М. Львов. Решает инициатива	4
Н. Помялов. Спортсмены Целинного автоклуба	5
Р. Чертов. Новые условия ралли	6
А. Маресьев	
Ю. Манжос. От всесоюзных — к мировым	8
Города, вставшие из руин	10
В. Борзов. Химия наступает	11
Клуб «Автолюбитель». Автомобили-ветераны	12
Д. Тонконогов. Там, где нет светофоров	15
Народной Польше 20 лет	16
К. Портнягин. Дорогами братства	16
Польские автомобили сегодня и завтра	17
В. Зобинн, В. Камерилов. Новые рубежи моторостроения	18
Польша растит спортсменов	19
В. Войко, В. Миллер. Тем, кто ездит на «Яве»	20
Д. Граве. Дороги, которые будут	22
Книжная полка	23
Советы бывалых	24
Вы спрашиваете...	25
А. Шумов. Ночью в путь	26
В защиту мотоциклиста	27
Л. Малюкотин. Университет дружинников	28
Л. Гаевский. Горит огонек такси	28
Стоп! Красный свет!	28
П. Грешняков. Учебные пособия — своими руками	29
М. Логойдо. Система подачи топлива дизеля	29
А. Даньшин. Центральный регулятор двигателя	29
Спортивный глобус	30
В. Бекман. Новая гоночная формула	30
Калейдоскоп	30
Их нравы	31
В. Машкинский. Мотоциклисты	32

НОВАЯ ОБУВЬ АВТОМОБИЛЯ



Долговечность шин — проблема, волнующая всех автомобилистов. Большую работу ведет в этом направлении коллектив Научно-исследовательского института шинной промышленности. Химия и физика дают в руки ученых новые материалы, совершенные методы исследования.

На снимке: в физико-химической лаборатории института. Старший научный сотрудник В. Т. Козлов (слева) и старший инженер В. А. Бориков определяют при помощи изотопов качество новых шин.

Фото В. Хухлаева (ТАСС).

ЕЩЕ ОДИН ТРАНСПОРТНЫЙ ТУННЕЛЬ

Это сооружение «развязало» один из сложных московских транспортных узлов: создало условия для скоростного движения через Арбатскую площадь, прямой проезд по новой магистрали столицы — проспекту Калинина и удобства для пешеходов.

На снимке: новый туннель.

Фото В. Бровка.



На первой странице обложки: юные автомобилисты шестиклассница Таня Колосова и ученик 5-го класса Саша Фонтанов. Они прошли «курс автомобильных наук» на 1-й Московской детской автотрассе. Уже несколько лет действует эта трасса на 3-й Песчаной улице столицы. Сотни ребят овладели здесь азбукой управления автомобилем, прочно усвоили правила движения, познакомились с техникой. Появились даже свои юные инструкторы. Саша Фонтанов — один из них.

Фото В. Бровка.

С ИМЕНЕМ И ПО ЗАВЕТАМ ЛЕНИНА

В. КОВАЛЬ,
заведующий отделом ЦК ВЛКСМ

Сорок лет назад, в июле 1924 года, на VI съезде комсомола Всесоюзному Коммунистическому Союзу Молодежи было присвоено имя Владимира Ильича Ленина. Делегаты съезда от имени всей советской молодежи поклялись: всегда и во всем быть верными учению и заветам любимого Ильича. Прошедшие сорок лет показали, что комсомола твердо следует своей клятве.

По зову партии комсомол вышел на восстановление народного хозяйства, активно участвовал в великом движении советского народа за индустриализацию и коллективизацию. Двести тысяч юношей и девушек с комсомольскими значками на груди уехали на новостройки—Днепрогэс, Магнитку, в Кузбасс, Комсомольск-на-Амуре.

В годы довоенных пятилеток партия объявила поход за овладение знаниями, техникой. Кто шел в первой шеренге? Коммунисты, комсомольцы. Молодые люди вечерами без отрыва от производства посещали школы, учились в техникумах и вузах. Многим пришлось начинать с азав. И вот результат: только за годы первой и второй пятилеток обучилось грамоте 40 миллионов человек, 9 миллионов юношей и девушек получили среднее образование. Десятки тысяч комсомольцев окончили высшие учебные заведения.

Перед войной особого размаха достигло движение за овладение техникой и военными знаниями. В стране, пожалуй, не было ни одного крупного предприятия, колхоза, совхоза, где бы комсомольцы—члены Осоавиахима (так в те годы называлось наше оборонное Общество) не занимались в военных кружках, не изучали трактор, автомобиль, не увлекались техническими видами спорта.

И когда на нашу Советскую Родину вероломно напали гитлеровские орды, закаленная в труде, хорошо обученная, верная своему патриотическому долгу советская молодежь в первых же битвах с врагом показала образцы мужества и героизма. Свыше 3,5 миллиона комсомольцев за боевые заслуги на фронтах были награждены орденами и медалями.

А сколько труда, энергии, знаний потребовалось от нашей молодежи в послевоенное время!

При активном участии комсомольцев восстанавливались плотины Днепрогэса, шахты Донбасса, поднимались из руин Ленинград и Севастополь, Киев и Одесса, Волгоград и Воронеж...

Триста пятьдесят тысяч юношей и девушек покоряли новые земли. Они освоили площадь, равную посевным землям Англии, Франции, Западной Германии и Японии, вместе взятым. С гордостью и уважением будут вспоминать потомки о трудовых подвигах 300 тысяч посланцев комсомола на строительстве крупнейших электростанций страны, линий высоковольтных передач, новых железнодорожных и автомобильных магистралей.

Сейчас молодежь по зову партии героически трудится на стройках большой химии.

Недаром на знамени Ленинского комсомола сияют пять орденов, пять правительственных наград, завоеванных в боях и труде!

Отмечая успехи комсомола в коммунистическом строительстве, Никита Сергеевич Хрущев на XIV съезде ВЛКСМ сказал:

«Вы хорошо знаете о том, с какой сердечностью, с какой любовью относился великий Ленин к молодежи, как заботил-

ся он о правильном, коммунистическом воспитании подрастающего поколения. Как обрадовался бы наш дорогой Владимир Ильич, если бы он побывал на вашем XIV съезде, услышал о замечательных делах советской молодежи. Сегодняшние комсомольцы—внуки Ильича—оправдали его надежды!»

Наша партия, ее Центральный Комитет неустанно указывают, что комсомол призван еще выше поднимать творческую активность молодежи, направлять ее кипучую энергию на практическое осуществление планов мощного развития промышленности и сельскохозяйственного производства.

Одним из важных условий коммунистического воспитания подрастающего поколения является постоянная и целеустремленная работа по военно-патриотическому воспитанию юношей и девушек, яркая, целенаправленная пропаганда боевых традиций советского народа и его Вооруженных Сил, широкое распространение военно-технических знаний и военно-прикладных видов спорта.

В этом благородном деле, без преувеличения можно сказать, большая роль должна принадлежать комсомолу и ДОСААФ. С годами укреплялись связи ВЛКСМ и ДОСААФ. Все возрастающую роль комсомольских организаций в деятельности патриотического Общества отметили XIV съезд ВЛКСМ и V Всесоюзный съезд ДОСААФ, да это хорошо видно и на примерах повседневной жизни.

Одна из важнейших задач ДОСААФ—подготовка технических кадров для народного хозяйства страны—сейчас все больше и больше решается при активном участии организаций ВЛКСМ. 400 тысяч шоферов, почти столько же мотоциклистов, 150 тысяч трактористов, многие тысячи других технических специалистов, подготовленных для народного хозяйства в 1963 году без отрыва от производства и без затрат государственных средств,—это важный показатель дружной работы комитетов ДОСААФ и комсомольских организаций.

В ряде республик, краев и областей комсомольцы и члены ДОСААФ много усилий прилагают для развития самодеятельных начал.

Широкое распространение в стране получило создание при райкомах ДОСААФ, на крупных промышленных предприятиях самодеятельных спортивно-технических клубов. Сейчас в стране их насчитывается более 2700. Клубы занимаются распространением технических знаний среди молодежи, готовят для народного хозяйства специалистов, ведут спортивную работу.

По инициативе комсомольцев и комитета ДОСААФ был создан самодеятельный спортивно-технический клуб на Волошском целлюлозном заводе Архангельской области. С помощью администрации завода и обкома ДОСААФ клуб приобрел несколько учебных автомобилей и мотоциклов. Молодые люди своими силами оборудовали учебные классы, сделали наглядные пособия. Здесь ежегодно готовят до 100 технических специалистов—в основном, шоферов и водителей мотоциклов. Не случайно все юноши, уходящие на службу в Вооруженные Силы, уже владеют одной из технических специальностей. Члены клуба увлекаются мотоспортом: устраивают мотопробеги, соревнования, 50 спортсменов выполнили разрядные нормы.

Заметных успехов в подготовке технических специалистов достигли досаафовские и комсомольские организации Казак-



Десятки молодых людей успешно работают в 4-м автокомбинате Мосавтотранса. Большинство из них — ударники коммунистического труда. Молодые шоферы сочетают работу с учебой.
На снимке: водители-комсомольцы (слева направо) Станислав Устинов, Владимир Никитин, Анатолий Панфилов, Виктор Тимошкин, Людмила Аксенова и Николай Иванов перед выходом в рейс.

Фото В. Бровка.

Помимо соревнований по фигурному вождению и двоеборью, завоевавшим всеобщее признание, существует много других увлекательных и доступных соревнований, таких как линейные гонки, однодневные автомобильные и мотоциклетные состязания (многоборье), соревнования на мастерство вождения мотоцикла (трайэл).

Однако можно перечислить буквально по пальцам те досаафовские и комсомольские организации, которые привлекают широкие круги молодежи к такого рода спортивным встречам.

Спартакиада по техническим видам спорта — это общее дело ДОСААФ, комсомола, профсоюзов, спортивных обществ. И там, где эти организации действуют совместно, там с первых дней ярко пылает факел спартакиады. Так, на Нижне-Тагильском металлургическом комбинате организационный комитет по проведению спартакиады, куда вошли представители комитетов ВЛКСМ, ДОСААФ, завкома, спортклуба «Уралец», дружно и энергично, без раскачки взялся за дело.

За пять месяцев этого года на старты спартакиады вышло около 6 тысяч человек, 300 юношей и девушек этого предприятия участвовали в автомотосоревнованиях. Из них 58 стали разрядниками. И вот что показательно: подавляющее большинство соревнующихся выступало на своих личных мотоциклах и автомобилях.

Главная задача спартакиады — массовое вовлечение юношей и девушек в технические виды спорта. Только на этой основе можно добиться повышения уровня спортивного мастерства и установления более высоких всесоюзных и мировых достижений. III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта должна послужить мощным толчком для оживления всей оборонно-спортивной работы в стране. Сотни тысяч юношей и девушек должны приобщиться к техническим видам спорта, научиться водить мотоцикл, автомобиль, моторную лодку, скутер, самолет, планер и тем самым внести свой вклад в оборонное могущество нашей Родины.

Жизнь требует активизации оборонно-массовой работы в средних школах. Военно-патриотическим воспитанием стала заниматься общественность — ДОСААФ, комсомол, профсоюзы. Их усилиями в ряде школ созданы тысячи оборонных кружков, комнат и уголков боевой славы, организуются выставки по военно-патриотической тематике, пионерские сборы, на которых выступают герои войны; многие школы связаны тесной дружбой с воинскими частями. В школах, Домах пионеров ребята овладевают техническими знаниями — изучают автомотодело, строят модели, увлекаются техническими видами спорта.

К примеру, в Курском городском Дворце пионеров работает секция автодела. Ежедневно приходят сюда не менее ста ребят: они не только изучают теорию, устройство автомобиля, правила уличного движения, но и конструируют и создают карты. Только за прошлый год ребята своими руками построили 20 таких машин и несколько микроавтомобилей.

Кому не известна любознательность подростков? Как-то комсомольцы Ленинграда провели опрос школьников, который показал, что более 80 процентов учащихся хотят заниматься в военно-технических кружках (особенно автомобильных и мотоциклетных). Но комитеты ВЛКСМ и ДОСААФ слабо ведут работу среди учащихся.

Комсомол и оборонное Общество общими силами решают важную партийную задачу — воспитывают молодых строителей коммунизма, готовят их к высокопроизводительному труду и обороне социалистического отечества. Советские люди горячо убеждены, что наступит на земле такое замечательное время, когда человечество навсегда избавится от войн. Но чтобы оно скорее наступило, нам надо иметь могучую армию и флот, постоянно крепить оборонную способность Родины. Это нам завещал Ильич, чье имя с честью носит комсомол.

стана, республик Прибалтики, Средней Азии, Закавказья, Украины, многих краев и областей Российской Федерации.

Вместе с тем у нас еще немало таких комитетов ВЛКСМ, которые не оказывают действенной помощи ДОСААФ в подготовке технических кадров.

Возьмите подготовку мотоциклистов. В ЦК ВЛКСМ, в наши молодежные газеты и журналы поступают многочисленные письма от молодых рабочих, колхозников, студентов, учащихся — люди жалуются, что на местах мало мотоциклетных курсов. Кто как не комитеты ДОСААФ и комсомола должны позаботиться о том, чтобы юноши и девушки городов и сел учились управлять мотоциклом? Но даже в таких крупнейших центрах, как Москва, Киев, Днепрпетровск, во многих городах Казахстана, Сибири подготовка мотоциклистов далеко отстает от потребностей молодежи.

Не все благополучно с качеством обучения техническим специальностям. В ряде автомотоклубов, хозрасчетных школ, курсов низкая дисциплина, плохая посещаемость занятий, местами отсутствует подлинно творческая обстановка на уроках и во внеурочное время. Все это результат слабой политико-воспитательной работы с молодежью.

Несколько лет назад возник общественный институт заместителей председателей комитетов ДОСААФ, начальников автомотоклубов, школ из числа руководящих комсомольских работников — секретарей райкомов, горкомов, обкомов, республиканских комитетов. Это полезное начинание. Многие из комсомольских активистов трудятся с огоньком: в учебных группах автомотоклубов создают комсомольские организации, налаживают связи с воинскими частями, лучшими автохозяйствами. Все это способствует улучшению учебной работы, повышает ее качество, воспитывает у молодежи любовь к своей профессии, к труду.

За последнее время, однако, роль комсомольских активистов в некоторых организациях ДОСААФ менее заметна. Это наблюдается в ряде областей Российской Федерации и даже на Украине, где зародилось это начинание.

Коммунистическая партия всегда уделяла большое внимание вопросам физического воспитания советских людей. Повышению технических знаний молодежи, воспитанию у нее любви к технике способствуют технические виды спорта.

Главное сейчас в спортивной работе всех без исключения комитетов ВЛКСМ и ДОСААФ — успешное проведение III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта, которая с каждым днем набирает темпы.

Ее основной, решающий этап — соревнования в низовых коллективах, в первичных организациях, районах и городах. Экзаменом на зрелость коллективов ДОСААФ и комитетов ВЛКСМ является именно этот этап районных и городских спартакиад.

Надо, чтобы спартакиады превратились в подлинные праздники советской молодежи, стали демонстрацией физической закалки, смелости, технического мастерства наших юношей и девушек.

К сожалению, на местах многие руководители комитетов ВЛКСМ и ДОСААФ пока все внимание уделяют сборным командам, а основные массы рядовых спортсменов, в том числе и владельцы личных автомобилей, мотоциклов, остаются за бортом спартакиады.

**О твоей
профессии,
шофер**

Анатолий
Захарченко.



Если ты КОМСОМОЛЕЦ

Анатолий посмотрел на меня добрыми, чуть прищуренными, со смешинкой глазами.

— Когда я впервые сел за руль? — переспросил он. — Еще мальчонкой. Сосед у нас был шофер. На самосвале работал, разные материалы на стройку возил, ну и меня частенько с собой брал. Подружился потом с ним накрепко. От него узнал о многих «секретах» машины; он и приоткрыл кусочек шоферской жизни, мечту о ней зародил.

Осуществить ее Анатолию удалось, однако, не сразу: школа, работа в слесарном цехе, и только по достижении зветных восемнадцати лет стал шофером. На том же заводе, где начинал слесарное дело, сел за руль автомобиля ГАЗ-51.

Осенью 1956 года в жизни юноши произошло большое событие: пришла пора призываться в ряды Советской Армии. Служить довелось на Балтике, в морской авиации, по своей любимой шоферской профессии. В его руках побывали и топливозаправщики, и тягачи, и машины для пуска реактивных двигателей. Чтобы овладеть ими, пришлось поучиться в технических кружках, посвятить этому немало времени — и служебного и неслужебного.

Обогащенный опытом, Анатолий вернулся в родной Таганрог и поступил в автохозяйство № 4. Теперь он мог смело браться за самую сложную работу. Здесь среди шоферов он нашел замечательных товарищей — пытливых, принципиальных, чутких.

Коллектив присматривался к нему. В новом работнике быстро подметили и спокойный покладистый характер, и большой, приобретенный в армии опыт, и безукоризненную дисциплинированность, комсомольский огонек. Вскоре Анатолий стал бригадиром.

Большая ответственность легла на его плечи. Бригада большая — 28 шоферов, все молодежь, большинство — комсомольцы, народ темпераментный. Вспоминается одно из собраний. Проходило оно бурно.

— Интересная штука получается! — горячился выступающий, небольшого роста коренастый паренек. — Мы — как альпинисты с неисправным барометром. Вроде поднимаемся в гору, а стрелка — на месте.

— Нельзя ли яснее? — крикнул кто-то из зала.

Оратор помедлил.

— Можно и яснее, — сказал он. — Позапрошлый месяц выполнили план на 105 процентов, а нам говорят: «Что же это вы, братцы, подкачали?». В прошлом месяце еще прибавили, а нам опять: «На месте топчетесь...». Правильно ли это?

— А ты хотел за пять процентов перевыполнения портрет свой на почетную доску!

Собрание зашумело, заволновалось.

Слово взял Анатолий Захарченко.

— Барометр у нас работает нормально! — сказал он, когда в зале стало немного тише. — На месте мы не топчемся, как заявил тут наш «альпинист», но и хвалиться рано. Если мы договорились, что будем бороться за звание бригады коммунистического труда, то не меньше 110—120 процентов нормы давать должны.

Так тогда и порешили — бороться за перевыполнение плана. Стали чаще собираться вместе, чтобы посоветоваться, поделиться опытом, подвести итоги. Частенько к ребятам на такие совещания приходят руководитель автохозяйства С. П. Науменко, секретарь парторганизации С. Д. Власов, председатель месткома А. М. Бережной. Они помогают, советуют, прислушиваются к нуждам, предложениям.

Серьезную проверку бригаде пришлось держать в прошлом году, в пору уборки урожая. Возглавляемая Анатолием автоколонна отправилась в Матвеево-Курганский район. Два месяца напряженного труда на вывозке зерна с токов колхозов «Заветы Ильича», «Красный партизан», благодарности, полученные от колхозников, — свидетельство того, что молодые шоферы с честью выдержали экзамен.

И где бы ни находились молодые водители — всюду получали только хорошие отзывы.

По-хозяйски заботятся ребята о состоянии машин, всё делают, чтобы исправно действовали их агрегаты. Решили создать в бригаде техническую комиссию. В ее состав ввели лучших шоферов — Леонида Миусского, Владимира Цыбулю, Олега Ивашенко. Комиссия горячо взялась за дело.

Сейчас весь состав бригады — члены народной дружины по охране общественного порядка. Они дежурят на дорогах, помогают ГАИ. Самые строгие требования неизменно предъявляют в первую очередь к самим себе.

Не так давно по совету парторганизации бригада Захарченко приняла шефство над восьмым классом Таганрогской школы-интерната № 13. Шоферы часто приходят в гости к ученикам, рассказывают о своей профессии, об автомобильной технике, о почетном месте шофера в коммунистическом строительстве. Сейчас бригада готовит для своих подшефных подарок — спортивный автомобиль.

Немало вечеров посвятили комсомольцы думам о том, как жить и трудиться по-коммунистически, как лучше соблюсти высокие нравственные принципы, содержащиеся в моральном кодексе строителя коммунизма. Все члены комсомольско-молодежной бригады учатся в кружке текущей политики. Николай Пелелей — студент заочного отделения радиотехнического института. Еще раньше он окончил автомобильный техникум, был назначен механиком, но не утерпел, снова сел за руль, решив, что и здесь его знания будут не лишними. Светлана Москаленко учится на третьем курсе вечернего отделения машиностроительного техникума. Владимир Цыбуля, а вместе с ним Анатолий Федоренко и Владимир Дзюба решили «подковаться» на курсах повышения квалификации шоферов. Сам бригадир Анатолий Захарченко принят на подготовительный курс заочного отделения автомобильного техникума.

В свободное время шоферы участвуют в художественной самодеятельности, занимаются спортом. Вячеслав Посылаев и Александр Авдеенко — известные в области легкоатлеты. В автохозяйстве хранятся два кубка — переходящие призы Ростовского областного автототоклуба ДОСААФ, завоеванные в соревнованиях по автототспорту.

Чутко прислушиваются члены Ленинского союза молодежи к слову партии. Февральский Пленум ЦК КПСС указал пути интенсификации сельского хозяйства. Внести свой вклад в это общегосударственное дело считает своей первейшей задачей каждый член комсомольско-молодежной бригады. Намечено в составе всего автохозяйства присоединиться к почину города Таганрога — оказать помощь Матвеево-Курганскому производственному управлению в создании оросительной системы. Автохозяйству № 4 предстоит перевезти в нынешнем году многие тысячи тонн продуктов нового урожая.

...Идут колонны машин по дорогам изобильной донской земли. Идут днем и ночью, в ведро и в непогоду. Тысячи шоферов передовиков труда ведут свои грузовики, выполняя величественную программу семилетки. Среди них Анатолий Захарченко, Николай Пелелей, Анатолий Федоренко, Владимир Дзюба, вся комсомольско-молодежная бригада, носящая высокое и почетное звание бригады коммунистического труда.

С. ИГНАТЬЕВ,
общественный корреспондент
«За рулем».

г. Таганрог.

СПАРТАКИАДА

Решает инициатива

Успех спартакиады зависит от многих условий, и в первую очередь от организаторской работы комитетов ДОСААФ и клубов. В союзных республиках особенно велика роль республиканских спортивных автомотоклубов, призванных стать центрами по организации соревнований спартакиады, пропаганде автототоспорта, созданию необходимой материальной базы.

За последнее время в Средней Азии заметных успехов в спортивной работе добился коллектив Узбекского республиканского автомотоклуба.

Когда ознакомились с его деятельностью, становится ясной причина: здесь создана творческая обстановка, работники клуба проявляют инициативу, широко привлекают актив из организаций ДОСААФ, умело пропагандируют автототоспорт, популяризируют чемпионов, растущих спортсменов.

В клубе на отлично сделанных стендах можно увидеть портреты победителей недавних соревнований и тех, кто завоевал почетное звание мастера спорта. Эти стенды изготовлены руками членов клуба и, конечно, на общественных началах.

Привязанность молодежи к клубу воспитывается и творческим отношением к делу самих работников клуба. Вот тренер по автоспорту Шамиль Муслимов. «Думающий, способный человек, хороший специалист», — так оценивает его деловые качества начальник клуба Идайт Мамедович Алиев. Он не только растит автомотистов, не только готовит их к соревнованиям. Много труда вложил Муслимов и в создание техники. Он руководит постройкой карт, спортивных и гоночных автомобилей. Конструкторскую работу тренер ведет не в одиночку, а вместе с другими энтузиастами автоспорта.

Хорошо отзываются о главном тренере республиканского клуба мастере спорта Дмитрии Андриани и его помощниках. При разработке обширного календаря соревнований упор был сделан на то, чтобы пробудить интерес к автототоспорту по всей республике. Так, состязания по картингу проводились в Ташкенте, двухдневные ралли стартовали и финишировали в Фергане, мотоциклисты вели борьбу на трассах Алмалына и Чирчика.

О некоторых соревнованиях стоит рассказать подробнее. Вначале — о нартах. Несмотря на то что гоночные микроавтомобили появились в республике недавно, интерес к ним очень велик. Правильно поступил клуб, организовав гонки картингистов на территории центрального стадиона «Пахтакор». Теперь желающих заняться картингом в столице Узбекистана — тысячи. В этом году предстоят массовые соревнования по картингу, и работники клуба помогают строить автомобили, тренироваться спортсменам ряда организаций ДОСААФ.

Республиканский клуб многое сделал для того, чтобы в Узбекистане получили развитие автототоспорт. Почти пятьдесят спортсменов участвовало в весеннем ралли. В личном и командном зачете победили спортсмены автокомбината № 1. Успех их закономерен. Здесь за редким исключением все водители — спортсмены. Руководство, партийная и профсоюзная организации помогают развитию автомобильного спорта. По программе спартакиады на автокомбинате проведено первенство по фигурному вождению; 27 человек выполнили разрядные нормы.

В республике успешно идут лично-командные соревнования на ГАЗ-51 по двоеборью.

По всему Узбекистану проходят соревнования мотоциклистов, посвященные спартакиаде.

Республиканский клуб стремится к тому, чтобы спартакиадой были охвачены не только досоафовцы, но и армейские и профсоюзные спортсмены из общества «Мехнат».

Как правило, на крупные соревнования в Узбекистане приглашают гостей не

Успех спартакиады, девиз которой — массовость и мастерство, решается сейчас, когда на старты выходят спортсмены низовых коллективов.

Среди столичных мотосекций, успешно вступивших в первый спартакиадный год, прежде всего можно назвать коллектив мотоциклистов Института атомной энергии имени И. В. Курчатова. Основа их полнокровной, насыщенной спортивными событиями жизни — в энтузиазме, в умении увлеченно бороться на трассе и увлеченно трудиться за рабочим верстаком. Прочно вошла спар-

тый клуб ЦСКА передал досоафовцам института старые кроссовые машины — два ИЖ-57 и один К-125С. К тому времени С. Якупов, прессовщик экспериментальной цеха, и А. Кугаевский, начальник этого же цеха, переделали в спортивный еще один, дорожный мотоцикл. Так и зародился в Институте атомной энергии мотоциклетный спорт. Было это в 1960 году.

А сейчас?

С членами мотосекции института мы встретились в один из субботних вечеров на квартире у Александра Арефьева. Это старший научный сотрудник ин-

КУРЧАТОВЦЫ

спартакиада в жизнь спортсменов института, наметила перед ними новые рубежи.

*

Когда говоришь об академике И. В. Курчатове или об Институте атомной энергии, носящем его имя, невольно перед глазами возникает величественный силуэт атомного ледокола имени В. И. Ленина, атомные электростанции... Но вот имя крупнейшего физика стало появляться в спортивной печати. Многие любители спорта, очевидно, знают о том, что в прошлом году родилось еще одно соревнование — мотоциклетный кросс памяти Игоря Васильевича Курчатова. Инициаторы этого кросса — мотоциклисты Института атомной энергии.

Возможен вопрос: а почему мотоциклетный кросс назван именем Курчатова?

Дело в том, что своим рождением спортивная секция мотоциклистов института обязана именно академику Курчатovu. Выдающийся физик, руководитель крупнейшего атомного центра нашел время для того, чтобы помочь спортсменам. По его просьбе спортив-

тита, человек, сочетающий в себе и физика и лирика. Что это действительно так, нетрудно убедиться, посмотрев снятые им фильмы. Фильмы о мотоциклистах института.

Киноленты Арефьева — каждая минут на двадцать — демонстрировались в институтской библиотеке, в зале Дома культуры. Одна из них — о кроссе имени Курчатова — отмечена первой премией на конкурсе любительских спортивных фильмов.

На небольшом квадрате экрана один за другим сменяются кадры. Они вызывают веселые («Гусев, наш мудрец, метлой размахивает, убирает гаражи»), то сосредоточенное внимание («Трасса тяжелая, заносит мотоциклы»). Словом, если говорить языком кинорежиссера, контакт со зрителем полнейший.

...Из ворот института, закончив смену, выезжают мотоциклисты. Через разросшийся лесопарк, по живописному берегу Москвы-реки они держат путь на тренировочную трассу в районе Татарова. Тренировками руководит перво-разрядник А. Кугаевский. Часто бывают здесь и мастера спорта армейцы А. Олейников, Б. Юдин. Они помогают молодым спортсменам чем только мо-

других республик. В Ташкенте было проведено первенство Средней Азии и Казахстана по мотоциклетному кроссу. Участвовали в нем и гости из Москвы — чемпион СССР В. Лаврентьев и экс-чемпион страны Ю. Агеев.

После состязаний основные мастера много беседовали с товарищами из среднеазиатских республик, делились опытом тренировок. Несомненно, такие контакты положительно сказались на подготовке местных спортсменов. Тренеры республиканского клуба ДОСААФ и лучшие спортсмены развлеклись по первичным организациям Общества для оказания методической помощи молодым спортсменам.

Появились в Узбекистане и любители мотоболла. Уже проведены три встречи. Это были, по существу, учебно-тренировочные занятия, но и они вызвали у зрителей большой интерес.

Могут спросить: откуда берутся средства на все растущее число спортивных мероприятий? Эти средства клуб полу-

чает от хозрасчетной подготовки шоферов второго и первого классов, от проведения платных соревнований. В прошлом году 15 тысяч рублей дали клубу мастера по ремонту автомобилей. Все эти деньги пошли на оснащение клуба. Недавно он приобрел «Москвич-403», ГАЗ-51А, 7 спортивных мотоциклов, 5 мотоциклов для мотоболла.

Сейчас вся спортивная работа ведется на принципе самоокупаемости. Хорошая, постоянная пропаганда помогает добиться новых успехов в развитии автототоспорта в республике без затраты государственных средств.

— Все решает инициатива, — говорит И. Алиев.

Соревнования по программе спартакиады, умело проведенные в Узбекской ССР, целиком подтверждают этот вывод.

М. ЛЬВОВ,
наш спец. корр.

г. Ташкент.



гут: показывают технику езды, дают советы по тактике, по подготовке машин к состязаниям.

По крутому косогору, по склонам оврагов осенью, весной — в любое время года гоняют здесь мотоциклисты.

— Устаем иногда чертовски, — говорит один из самых молодых, Валерий Кусин. Еще недавно вместе со Станиславом Марцинкевичем, Николаем Божевольновым Кусин проходил производственную практику в мастерских института. Тогда ребята занимались в техническом училище и впервые попробовали свои силы в мотоциклетном спорте.

— На таких вот, как Кусин, Марцинкевич и Божевольнов, — говорит председатель мотосекции, — вся наша надежда. Надо сказать, ребята прилежные.

В прошлом году курчатовцы выступили более чем в десяти соревнованиях. На первенстве Краснопресненского района столицы команда заняла первое место. А токари экспериментального отдела Г. Бобовников и В. Коробов вышли победителями в личном зачете. Были и другие успехи — на матчевой встрече в подмосковном городе Обнинске, на трассах в Татарове, в Измайлове. Об этих успехах физики рассказывают очень скромно, так, как можно говорить о вещах бесспорно радостных, но не столь уж значительных, чтобы гордиться ими. И вдруг, словно озорной солнечный лучик, пробегают по лицам улыбка. Кто-то вспоминает об успехах семьи Филипповых. Эту семью (и муж и жена — физики-экспериментаторы) в институте называют моторизованной. У главы семьи — мотоцикл, у жены — мопед; нередко в дни отпуска путешествуют они по побережью Крыма или горным серпантинам Кавказа... И вот однажды Филиппова попросила включить ее в список участников первенства института по фигурному вождению.

— Стоит ли, — сомневались тогда некоторые. — Это ведь как-никак первенство, а не семейный турпоход...

Но когда Филиппова вышла на трассу, когда за спиной ее один за другим остались пройденные препятствия, просто ахнули ребята: Филиппова победила, опередив многих разрядников.

Перед тем как запустить фильм, Арефьев предложил мне: если нужно, то, пожалуйста, показ можно приостановить и дать необходимые комментарии. Меня заинтересовали кадры, на которых физики в рабочих комбинезонах работали у станков.

— Это у нас в гараже, — подсказали мне. — Делаем запчасти.

И само собой началось обсуждение вопросов, которые, собственно говоря, просто неизбежны в беседе со «сто-процентными» мотоциклистами. Ну конечно, о форсировке двигателей, о типах камер сгорания, о подвесках.

Надо отдать должное трудолюбию курчатовцев. Они не только постоянно совершенствуют узлы своих машин. Целые мотоциклы, можно сказать, создают сами. Сделают раму, затем из старых деталей собирают двигатель. Сейчас у курчатовцев несколько машин класса 125 см³, созданных таким образом, и еще мотоцикл с коляской.

...Кинолента подходила к концу, когда кто-то чуть ли не с мольбой в голосе спросил:

— Как, ребята? Отвоюем кубок Курчатова, а?

Ответили сразу несколько голосов, и это был единственно возможный ответ: надо стараться.

Надо стараться еще и потому, что нынешний год особенный — спартакиадный. Девиз спартакиады, можно смело утверждать, подхвачен курчатовцами. С начала года не раз выходили они на старты соревнований, а молодые гоиштики В. Коробов и В. Трофимов стали перворазрядниками.

Р. ДАНЕЛЯН.

ПЕРВЫЕ ИТОГИ

за три месяца:

35 тысяч спортсменов стартовало в **2700** соревнованиях по автомобильному спорту.

41 тысяча мотоциклистов вышла на старт **2343** соревнований по мотоспорту.

4507 новичков выполнили разрядные нормы, **13 человек** завоевали звание мастера спорта.

СПОРТСМЕНЫ ЦЕЛЕННОГО АВТОМОТОКЛУБА

Точно в назначенное время прозвучала команда: «Старт!» Взрвеев моторами, мотоциклы рванулись вперед. Начались соревнования на первенство Целинного края. И когда судьи объявили результат, никто не удивился, что первое место заняла команда Северо-Казахстанского автототреста. Его спортсмены не раз побеждали не только в краевых, но и в республиканских соревнованиях. Сейчас, когда по стране шагает III Всесоюзная спартакиада, актив автототреста стремится к тому, чтобы сделать его подлинным центром спортивно-массовой работы на целине. В области проходят состязания почти по всем видам автомобильного и мотоциклетного спорта. Мотоциклисты выступают в кроссе, в ипподромных гонках. Не так давно создана команда мотоболлистов. Автомобилисты занимаются фигурным вождением, состязаются в эионимик топлива, в знании правил движения.

Каждый автомобилист и мотоциклист в душе спортсмен, и нужно еще активнее привлекать на старты спартакиады всех, кто водит машины. Это хорошо понимает общественный совет клуба, возглавляемый работником госбанка П. Мухамеджановым. Его помощники — директор автобазы облпотребсоюза Л. Старостин, инженер облавтотреста Б. Рахматуллин и другие также делают многое для развития массового спорта.

Успех спортивной работы решают и активисты клуба, лучшие спортсмены, такие, как мотоциклист мастер спорта А. Гетман, чемпион края по мотокроссу перворазрядник М. Рысев, чемпион края в гонках по льду В. Ячнуриский, автоспортсмены Ю. Чальцев и Ю. Янков.

III Всесоюзная спартакиада определила для клуба новые рубежи: нужно вывести на старты молодых мотоциклистов, водителей автохозяйств, помочь первичным организациям и районам провести соревнования по программе спартакиады. Думается, такому сильному коллективу эта задача по плечу.

Н. ПОМЯЛОВ.

г. Петропавловск
Целинного края.

Мотоспортсмены Института имени И. В. Курчатова выезжают на тренировку.

Фото А. Арефьева



СПАРТАКИАДА

О ралли, как принято называть автомобильное многоборье, спортивная общественность узнала сравнительно недавно. Впервые оно было проведено шесть лет назад. Несмотря на молодость, ралли получило уже большое признание во многих республиках и областях страны. Советские раллисты вышли на международную арену.

До последнего времени организация и судейство соревнований регламентировались «Общими условиями проведения и судейства автомобильных ралли в СССР». Однако по мере накопления опыта и изучения зарубежной практики стало очевидным, что в интересах дальнейшего развития автомобильного спорта ряд положений «Общих условий» необходимо пересмотреть и изменить.

Об этом шла речь в статье «О путях развития ралли», опубликованной в журнале «За рулем» (1963 г., № 5). Авторы статьи — члены общественного совета редакции по автомобильному спорту — внесли предложения, направленные на то, чтобы исключить из ралли ненужные усложнения и сделать их соревнованием, в котором водительское мастерство и штурманская ориентировка наряду с выносливостью и умением надежно готовить технику стали бы главными критериями в определении спортивного результата раллиста.

Статья «О путях развития ралли» получила широкий от-

клик. Продолжая начатый членами общественного совета разговор, на страницах журнала выступили со своими предложениями спортсмены и судьи (см. «За рулем» № 8 за 1963 г., №№ 1, 3 и 5 за 1964 г.). Статья обсуждалась на собрании участникового первенства СССР 1963 г. по ралли.

Комиссия ралли и кроссов Федерации автоспорта СССР под председательством судьи всесоюзной категории Г. М. Соловьева провела серьезную подготовительную работу по созданию новых условий ралли. Были запрошены мнения республиканских федераций, ведущих спортсменов-раллистов, тренеров, организаторов и судей. Намеченные изменения всесторонне обсуждались спортивной общественностью. Проект условий принимался на расширенном заседании комиссии при участии представителей многих республик.

Президиум Федерации автомобильного спорта СССР утвердил новые «Общие условия проведения и судейства автомобильных ралли в СССР». Они вступают в действие уже в этом летнем сезоне.

Ралли включено в программу III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта. Поэтому знание новых условий и соблюдение их обязательно для организаторов, судей и участникового ралли на всех этапах спартакиады.

НОВЫЕ УСЛОВИЯ РАЛЛИ

В чем существо основных изменений, что принципиально новое внесено в утвержденные недавно «Общие условия ралли»?

Узаконены ралли с так называемым «звездным» сбором, когда часть трассы до общего сборного пункта, откуда начинается совместное движение, идет из равных городов. Это дает возможность участникам стартовать в пунктах, расположенных недалеко от их местожительства, и значительно сокращает время и затраты на движение к месту соревнований. По принципу «звездного» сбора уже проведено несколько всесоюзных ралли.

Новыми условиями оговорено обязательно равное количество пунктов контроля времени на всех трассах сбора. Дополнительные соревнования и секретные пункты контроля времени могут организовываться только на участках совместного движения, общая протяженность которых — не менее 50 процентов всей дистанции соревнования. Трассы «звездного» сбора должны быть примерно одинаковы. Допустимое отклонение от средних величин: не более 10 процентов по длине и не более 5 процентов по суммарному времени движения.

Для того чтобы усилить ралли дополнительными (в основном скоростными) соревнованиями и повысить таким образом их значимость в общем зачете, увеличено с двух до трех число обязательных дополнительных соревнований, приходящихся в среднем на каждый зачетный (классификационный) день для ралли I—II групп и до двух — для остальных групп.

В новых Условиях узаконены однодневные командные ралли, где в составе каждого экипажа выступает один участник. Это должно облегчить проведение местных ралли в зимнее время года, во время весенней и осенней распутицы.

Наиболее существенные изменения внесены в раздел дорожных соревнований.

Режим движения в маршрутных картах указывается теперь только в виде нормы времени на заданное расстояние. Режимы на основании средней скорости без указания расстояния (так называемые «слепые» участки) отменены. Это исключает всякие недоразумения, возникавшие обычно между судьями и участниками при малейших расхождениях в показаниях длины танка участков, и приводит к равенству условий для всех раллистов.

Независимо от принципа ралли сдвиги расписаний на секретных пунктах контроля времени (СКВ) не производятся, что также предотвращает возможность ошибки участника из-за расхождений в определении расстояния до СКВ. Все сдвиги расписаний, когда они предусмотрены принципами дорожных соревнова-

ний, осуществляются только на основных пунктах КВ, до которых в маршрутных картах указано расстояние и время на прохождение этапа.

На СКВ пенализируются не опоздания, а только опережение действующего расписания, причем в тех случаях, когда оно превышает установленную льготу. Это позволяет участнику при непредвиденной задержке на трассе или кратковременной остановке по собственной инициативе входить в нормальный режим движения постепенно, не подвергая излишнему риску себя и окружающих.

Изменению подверглась и величина самого льготного времени. Как и раньше, при опоздании на основной контрольный пункт льгота не предоставляется. Она устанавливается только на опережение расписания и рекомендуется для основных пунктов КВ:

5 минут — для соревнований I—III групп (кроме командных) и всех однодневных (ранее для I группы давалось 3 минуты); 8 минут — для соревнований IV—V групп и командных (ранее для IV группы было 5 минут).

Однако льготное время может быть уменьшено или даже отменено организаторами соревнований, что оговаривается в Положении. Во всех случаях, когда оно не предоставляется, участник, предъявивший карту на одну минуту раньше расчетного времени, считается прибывшим по расписанию.

На СКВ предоставляется 10-процентная льгота на опережение, пропорциональная по времени расстоянию от предшествующего пункта (но не меньше, чем льгота на основном КВ). При исчислении льготы любая дробь увеличивается до полной минуты. Например, если на основных КВ льгота установлена в 5 минут, то за первые 50 минут движения от КВ участник имеет эту же льготу и на СКВ, а дальше, в течение каждых 10 минут движения, прибавляется 1 минута. Так, после движения по расписанию сверх 51 минуты он имеет 6 минут льготы, сверх 61 минуты — 7 и т. д. Это условие способствует большей безопасности движения, особенно, когда КВ расположены в городах или в больших населенных пунктах.

Следует все же иметь в виду, что льгота на опережение ни в коем случае не может превысить 30 минут (даже если расчетные 10 процентов после 5 часов движения больше этой цифры). За это участник исключается из соревнования так же, как и за опоздание свыше часа от основного расписания. В отдельных случаях организаторы могут оговорить в Положении, что льгота на СКВ устанавливается такой же, как и на основных пунктах КВ.

В новых «Общих условиях» несколько повышены минимальные и максимальные скорости: с 35 до 40 км/час и с 75 до 80 км/час.

Принципы ралли не подверглись суще-

ственным изменениям. Они лишь несколько расширены, а названия их уточнены. По выбору организаторов могут быть использованы следующие четыре принципа, причем на каждом из участков назначенный принцип действует до конца (между двумя пунктами обмена контрольных карт).

1. «Основного расписания» — ОР (ранее «Постоянства расписания»). Применяется для ралли I—III групп, исключая командные и зимние по заснеженным дорогам. При этом основное расписание (врученное участнику) не изменяется, а опоздания пенализируются на каждом пункте КВ, независимо от штрафа за это же опоздание, полученного на предыдущем пункте.

2. «Нового расписания» — НР (ранее «Постоянства скорости»). При опоздании на любой основной пункт КВ расписание дальнейшего движения изменяется (сдвигается) на величину опоздания, то есть норма времени, отведенная на прохождение последующих этапов, сохраняется. На дальнейших основных пунктах КВ пенализируется опоздание против нового, измененного расписания или опережение, превышающее установленную льготу, а на СКВ — опережение нового расписания, превышающее льготу.

Этот принцип, не требующий превышения установленных скоростей, рекомендуется для ралли новичков и зимних ралли (по заснеженным дорогам).

3. «Двойного расписания» — ДР. Все положения этого применявшегося ранее принципа остаются неизменными, за исключением пенализации за опоздание и сдвиги расписаний на СКВ, что теперь отменено.

4. «Скользящего расписания». Это новый принцип, несколько отличающийся от «нового расписания». Здесь изменение расписания на основных пунктах КВ производится как при опоздании, так и при опережении, то есть на пунктах КВ пенализируется и увеличение времени против нормы (для данного этапа) и его уменьшение без предоставления льготы.

На первый взгляд, принцип «скользящего расписания» более сложен. Он фактически полностью лишает участника права опережения в пределах льготы, что разрешено тремя другими принципами, и требует, чтобы расстояние между двумя КВ было пройдено в точно установленное время. Однако в определенных условиях он может быть благоприятен для раллиста. Скажем, при движении по трассе, где участник едва укладывается во время или опаздывает, причем знает, что впереди будут еще более трудные участки и он в результате все возрастающего опоздания может быть исключен из соревнования. В этом случае спортсмен может принять решение ликвидировать часть опоздания на предыдущих КВ, получив один раз штрафные очки, но оставив себе запас резервного времени на трудные участки. Если бы в

НА МАРШЕ



данной ситуации действовал принцип «нового расписания», участник получал бы штрафные очки на каждом КВ.

Как уже было сказано, во всех случаях, независимо от применяемых принципов ралли, на секретных пунктах контроля времени пенализируется только опережение действующего расписания, превышающее установленную льготу, и никаких сдвигов расписания не производится.

Следует остановиться еще на одном вопросе. Практика проведения ралли показала, что нередко участники задерживаются на каком-то участке по не зависящим от них обстоятельствам (из-за атмосферных явлений, по организационным и другим причинам). В таких случаях возникали споры: обязан участник нагонять опоздание или нет? И раллисты и судьи в разных случаях принимали различные, иногда противоречивые решения. Новые «Общие условия» регламентируют действия в подобных ситуациях.

Если экипаж задержан на трассе организаторами или судьей или направлен по более длинному пути, он обязан в возможно короткий срок ликвидировать опоздание. При этом на ближайшем пункте КВ расписание изменяется в соответствии с временем прибытия на этот пункт без пенализации опоздания (если оно не превышает время задержки). Далее участник движется по «двойному расписанию», независимо от принципа ралли, объявленного для данного этапа. При этом он обязан сокращать опоздание, уменьшая не менее чем на 10 процентов время прохождения каждого последующего этапа, против отведенного по графику. Если имеется спецучасток, то отведенное на него время исключается из нормы времени на данном этапе.

Приведем пример. На этапе между КВ-6 и КВ-7 зафиксирована задержка на 20 минут. Значит, на КВ-7 участник может отметить без пенализации с опозданием, не превышающим 20 минут. Если норма времени на участке между КВ-7 и КВ-8 составляет 1 час 50 минут, а между КВ-8 и КВ-9 — 2 часа 30 минут, то участник обязан нагнать не менее 11 минут на этапе КВ-7—КВ-8, а на КВ-8—КВ-9 после первых полутора часов движения войти в основной график (нагнать еще 9 минут). После ликвидации вынужденного опоздания полностью восстанавливаются нормы времени и принципы движения, установленные для участника в маршрутных документах.

Если же спортсмен не смог на каждом этапе на 10 процентов сократить время, его будут пенализировать на основных пунктах КВ как за каждое увеличение опоздания по сравнению с предшествующим основным КВ, так и за то, что он не уменьшил опоздания.

Некоторые уточнения введены и в отметку карт во время дорожных соревнований. Временем прохождения пункта считается момент подачи контрольной карточки, но в случае умышленной задержки (остановка или снижение скорости) отмечается фактическое время прибытия на пункт. После получения отметки экипаж (команда) обязан в течение 1 минуты отъехать от пункта КВ или СКВ на расстояние не менее 20 метров. Лишь после этого участник имеет право возвратиться к пункту для переговоров с судьей. Нарушение такого порядка штрафуются одним очком.

Случайный проезд СКВ не пенализируется, если участники возвратятся на него в течение трех минут. Однако прохождение контрольного пункта в карте отмечается по времени первоначального проезда, причем указывается и время возвращения.

Дорожные соревнования на участке РД (равномерность движения), предусмотренные в старых общих условиях, теперь отменены.

Таковы основные изменения, внесенные в дорожные соревнования. Они несколько упрощают их и исключают возможность получения «случайных» штрафных очков.

В связи с этим совершенно правомерно предусмотрено новыми Условиями увеличение количества очков за нарушения в дорожных соревнованиях. Те-

перь за каждую полную минуту опоздания на пункт КВ начисляют 5 очков на «звездном» сборе и 10 — на этапах совместного движения. За каждую начавшуюся минуту опережения на пунктах КВ или СКВ (сверх установленной льготы) начисляют на «звездном» сборе 5 очков и на этапах совместного движения — 10 очков. За безостановочный проезд СКВ и возвращение на него позже 3 минут с момента проезда — 50 очков, а при невозвращении для отметки — 100 очков.

*

Незначительным изменениям подвергся раздел «Общих условий» о дополнительных соревнованиях.

В дополнительных состязаниях (программу и количество их определяют судейские коллегии) можно включать новый элемент — «специальные участки» — отрезки основной трассы, проходимые с повышенной скоростью. Для каждого такого участка судьи устанавливают норматив времени, и спортсмены, уложившиеся в него или улучшившие норматив, получают 0 очков. Опоздание пенализируется 0,1 штрафного очка за каждую секунду опоздания (так же, как оценивается каждая секунда в дополнительных соревнованиях). На всем протяжении специального участка должно быть закрыто встречное движение. На таких участках можно устанавливать различные для каждой зачетной группы автомобилей нормативы времени, что уравнивает абсолютные показатели для командного зачета.

Рекомендуемые соревнования по фигурному вождению предусматривают увеличение их скорости за счет минимального количества внешних ограничений и улучшенного комплекса фигур.

За различные нарушения в последовательности и регламенте дополнительных соревнований (пропуск управления, неполное его выполнение и др.) предусматриваются различные величины пенализации. Однако установлен один общий принцип: штраф на дополнительных соревнованиях в баллах или секундах в сумме не должен превышать контрольное время более чем втрое.

В ралли, проводимых по II группе спортивной классификации, каждый из водителей должен пройти равное количество одноименных дополнительных состязаний. В соревнованиях I группы сохранено требование, согласно которому каждый из водителей в отсутствие второго члена экипажа должен в течение 6—8 часов самостоятельно пройти дистанцию, включающую дополнительные состязания.

Чтобы поощрить участие в ралли женщин, для них предусматриваются некоторые льготы, оговариваемые Положением. В личном зачете женские экипажи имеют поощрительный поправочный коэффициент — до 0,95, а смешанные — до 0,97. Допускается начисление штрафных очков в командном зачете командам, не имеющим в своем составе установленное число женщин-участниц, или снятие таких команд с зачета.

Положением может предусматриваться поощрение участников, выступающих на собственных автомобилях.

В ралли, проводимых по V группе, и на участках «звездного» сбора в других ралли разрешен проезд пассажиров (по одному на каждый автомобиль). Однако пассажир должен быть вписан в маршрутные документы и не может быть допущен к управлению машиной; его выбытие в пути без уважительных причин пенализируется штрафными очками.

Маркировка прерывателей-распределителей, генератора, аккумулятора, колес с шинами может производиться судейскими коллегами только таким образом, чтобы участник имел возможность устранить неисправности в пути без повреждения маркировки. Замена маркированных приборов не разрешается.

Из таблицы пенализации исключен пункт о начислении очков, если какой-либо инструмент или приспособления находятся на полу пассажирского помещения кузова.

Несмотря на то что действие стеклоочистителей, основных внешних осветительных и сигнальных приборов пола-

гается проверять при каждом обмене контрольных карт, участники при обнаружении каких-либо дефектов обязаны устранить их — при этом они пенализации не подвергаются. Штрафные очки начисляются в том случае, если неисправности будут установлены при техническом осмотре на финише ралли. Это нововведение удовлетворит многочисленным просьбам участников ралли.

По окончании соревнований пенализируются также повреждения кузова. Главная судейская коллегия вправе снять пенализацию, если найдет, что участник не мог предотвратить повреждения, а также вправе переложить штрафные очки на других участников, если сочтет их виновными в аварии. Это заставит приздуматься отдельных не в меру ревностных раллистов, забывающих подчас, что они могут повредить машины своих коллег.

Отменено правило обязательно глушить двигатель за 2 минуты до старта дорожных соревнований, как не имеющее спортивного значения.

Введена пенализация команды за каждый день задержки заявки, что должно дисциплинировать организаторов и руководителей команд, а также облегчить работу судей. В то же время это не будет сказываться на индивидуальных результатах, так как штрафные баллы начисляются только на суммарный командный результат.

Таковы основные изменения, включенные в Общие условия проведения и судейства ралли в СССР. Нет сомнений, что новые условия будут способствовать дальнейшему развитию этого вида автомобильного спорта и повышению мастерства раллистов. Они, безусловно, сыграют положительную роль в организации и проведении многочисленных районных, городских, республиканских ралли, предусмотренных программой III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта.

Р. ЧЕРТОВ,
член президиума ФАС СССР,
чемпион СССР по ралли 1963 года.

Ежегодный праздник спортсменов-двухколесцев столицы в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького на этот раз был посвящен III Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта. В его программу входили выступления мото- и автоспортсменов, картингистов.

На снимке: одна из районных колонн мотоциклистов у финиша «звездного» прогона.

Фото В. Бровка.



СПАРТАКИАДА

А. МАРЕСЬЕВ,
Герой Советского Союза

Когда мы узнаем о новом выдающемся спортивном достижении, то часто говорим: «Рекордсмен совершил спортивный подвиг». Слова «рекорд» и «подвиг» по праву стоят здесь рядом. При современном уровне развития спорта, чтобы показать наивысший результат, требуется не только мастерство, трудолюбие и решимость. Огромная воля, несокрушимое самообладание, высокая дисциплина духа и смелость — спутники современных рекордов.

Чуть ли не первое место среди рекордов занимают рекорды скорости. В стремительном движении вперед, в высоких скоростях — романтика и главная притягательная сила спорта.

В наш век, век моторов, век бурного развития науки и техники, особое положение занимают рекорды в технических видах спорта.

Мне в жизни довелось летать на самолетах, водить автомобиль и моторное судно. И везде — «на земле, в небесах и на море» — меня охватывало радостное чувство ощущения высокой скорости, чувство, покоряющее миллионы.

Рекорд, установленный летчиком, автоспортсменом, водномоторником, — это аоля и отвага, помноженные на скорость машины. Большой труд, талант и большие знания нужны сегодня, чтобы постичь искусство управления машинной, обладающей огромной скоростью.

Люди, поставившие перед собой цель перекрыть существующие высшие потолки в технических видах спорта, не только расширяют границы человеческих возможностей, но и обогащают наши знания в области техники. Каждый новый рекорд скорости, дальности, продолжительности — это и новый шаг в изучении возможностей, заложенных в двигателе, и дальнейшее совершенствование конструкции машин.

Рекорд как зеркало отражает неутомимое движение вперед конструкторской мысли. Наша Родина по праву гордится достижениями советских космонавтов. В таблице мировых космических рекордов по орбитальным полетам все графы поочередно заполняли советские спортсмены — покорители космоса.

Выдающимися мировыми достижениями прославили нашу страну летчики Г. Мосолов, И. Сухомлин и другие. Ни одно государство в мире не может сравниться с нами по числу авиационных рекордов.

Замечательны успехи и автомобилистов: Э. Лорент и И. Тихомиров ежегодно обновляют высшие международные достижения скорости. Только в водномоторном спорте мы пока не можем назвать мировых рекордсменов.

За последние годы результаты гонщиков-водномоторников поднялись. В отдельных классах судов всесоюзные рекорды вплотную приблизились к мировым. И сейчас, когда III Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта день ото дня набирает темпы, многочисленная армия любителей спорта и техники ожидает от наших скутеристов, водителей мотолодок и катеров успешного штурма мировых рекордов.



От всесоюзных — к мировым

За последние годы советские водномоторники сделали большой шаг вперед. Созданы современные конструкции спортивных судов. Значительно возросло мастерство гонщиков.

Из года в год растут скорости спортивных судов. В некоторых классах скутеров (СИ и СА) и катеров (К-01) мы приблизились к высшим международным достижениям. Все это ставит в повестку дня вопрос о завоевании советскими спортсменами мировых рекордов скорости на воде.

Все суда нашей классификации соответствуют классификации УИМ — Международного союза водно-моторного спорта. Отличие состоит лишь в том, что для наших катеров К-02 предельный объем цилиндров двигателя принят 1360 см³ вместо 1300 см³ по УИМ. Кроме того, наши правила допускают больший объем форсировочных работ для двигателей мотолодок и катеров, то есть дают спортсмену большую свободу для проявления технического творчества.

В СССР регистрируются следующие виды рекордов: на 1 км — для всех классов судов, на 10 км — для судов с подвесными моторами, на 50 км — для судов со стационарными двигателями.

На 10 и 50 км рекорды могут быть установлены как на кольцевых трассах протяженностью 2 или 2,5 км, так и на километровых. Рекорды регистрируются и в ходе соревнований и в специальных заездах на их водителе.

Международный союз водно-моторного спорта регистрирует значительно больше рекордов.

1. На скорость. Заезды проводятся на 1 км, 1 морскую милю (1,852 км) или 1 статутную милю (1,609 км). Эти рекорды обозначаются «V».

2. Рекорды «фонд» (обозначаются

«F»). Для судов с подвесными моторами на дистанцию 12 морских миль (22,224 км) и со стационарными двигателями — на 24 морских мили (44,448 км). Трасса кольцевая, протяженностью по периметру не более 3 морских миль (5,556 км); допускается использование трассы для рекордов V.

3. На время. Для судов с подвесными моторами на 1; 2; 4; 6 часов и для всех других типов и классов судов — на 1; 3; 6; 9; 12 часов; протяженность трассы по периметру — не более 12 морских миль.

4. Рекорды в соревнованиях. Регистрируются только в официальных соревнованиях УИМ, причем число стартовавших судов должно быть не менее четырех. Дистанции 5; 10; 15 статутных миль (8,0465 км, 16,093 км, 24,1395 км) при трассе протяженностью от 1 до 2,5 мили (от 1,609 до 4,023 км) для всех классов судов.

Каков же на сегодня уровень высших достижений в водно-моторном спорте у нас и за рубежом?

Скутера СИ (175 см³) пользуются среди наших спортсменов наибольшей популярностью. Они оснащены моторами «Дельфин RM-175», которые выпускаются народным предприятием IWL («Индустриверке Людвигсфельде») в ГДР. Рекорды в этом классе, надолго замершие было на уровне 1952 г., с 1958—1959 гг. начали бурно расти. Спортсмены многих городов — Москвы, Ленинграда, Тулы, Тарту, Таллина, Херсона, Каунаса, Николаева — внесли свой вклад в развитие этого класса скутеров. С 1959 по 1963 г. 14 раз улучшался рекорд на километровой дистанции. В минувшем сезоне московский мастер спорта В. Ко-

На снимке рекордный заезд.

Фото В. Бровка.

НА МАРШЕ



чергин достиг 99,027 км/час, что лишь на 3,8 км/час ниже мирового рекорда (102,78 км/час) шведского гонщика Г. Фалея.

Принадлежащий мастеру спорта А. Шлапикасу (Каунас) рекорд на 10 км — 78,947 км/час — достаточно высок, но уступает мировому достижению спортсменки из ФРГ З. Кнуббен (90,58 км/час).

Отрадно, что группа из 8—10 советских гонщиков показывает сейчас результаты, превышающие 85 км/час на 1 км и 70 км/час на 10 км. От этих спортсменов уже в период III Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта можно ожидать превышения скорости 100 км/час на дистанции 1 км и 90 км/час на 10 км.

Рекордные достижения растут и в классе скутеров СИ (250 см³), несмотря на малое количество моторов. Всесоюзное достижение на 1 км принадлежит москвичу мастеру спорта Л. Грацианову и равно 110,917 км/час (против 126,56 км/час шведа Г. Фалея), а на 10 км — его земляку мастеру спорта Е. Ваваеву. Оно равно 87,469 км/час, что всего на 5 км/час уступает мировому рекорду В. Шримпфа из ФРГ (92,08 км/час).

Надо надеяться, что скутера класса СА станут столь же популярны, как и СИ, так как предприятие IWL выпустило в продажу новый гоночный мотор этого класса мощностью 39 л. с.

Пока что очень мало у нас моторов для скутеров СВ (350 см³) и СС (500 см³). Однако благодаря тому, что они находятся у подготовленных, опытных спортсменов, рекорды СССР в этих классах также растут. Рекорд СССР на 1 км в классе СВ принадлежит мастеру спорта В. Жирову (Москва) и равен 112,149 км/час (против 131,94 км/час финна С. Фагерстрёма), а на 10 км — ленинградцу мастеру спорта Э. Индрицану — 87,188 км/час (против 111,14 км/час спортсмена из ФРГ Д. Хельвига).

Рекорды в классе СС — 111,454 км/час на 1 км мастера спорта В. Заяц (Волгоград) и 88,192 км/час на 10 км мастера спорта А. Добрынина (Москва) пока заметно уступают мировым достижениям финского спортсмена С. Фагерстрёма (149,41 км/час на 1 км) и известного конструктора подвесных моторов из ФРГ Р. Гётце (109,27 км/час на дистанции «фонд»).

За последнее время наметились сдвиги и в классах мотолодок МЛ (175 см³) и МА (250 см³). На мотолодках МИ рекордами пока что монополично «владеют» гонщики Литовской ССР — каунасский спортсмен С. Купрявичус (1 км — 43,031 км/час) и его дочь Ю. Купрявичуте (10 км — 42,303 км/час). Эти достижения уступают мировым рекордам шведа Г. Фалея (54,96 км/час) и гонщика из ГДР Ф. Вале (50,93 км/час).

Совнархоз РСФСР запланировал на 1964—1965 гг. выпуск нового подвесного мотора «Ветерок». С появлением его, видимо, следует ожидать роста рекордных скоростей в классе мотолодок МИ.

Наиболее массовым является класс мотолодок МА, оснащенных моторами «Москва». Заметных успехов добилась здесь группа гонщиков во главе с

Ю. Лиллом (Эстония) и Л. Озолиньшем (Латвия). Правда, установленные ими рекорды СССР на дистанции 1 км — 57,554 км/час и 10 км — 52,386 км/час пока существенно уступают мировым достижениям итальянца Г. Карена (65,95 км/час на 1 км и 62,55 км/час — «фонд»), но можно надеяться, что конструкторы Ржевского завода, куда передано производство мотора «Москва», совместно с гонщиками приложат а ближайшие годы все усилия, чтобы превзойти рекорды мира.

Суда со стационарными двигателями — глиссеры и катера — наиболее «молодые» в отечественном водно-моторном спорте. Они стали развиваться с 1958—1959 гг., когда появились автомобильные двигатели, пригодные для установки на такие суда. В классе глиссеров (ГА) воронежский мастер спорта В. Слинков 1 километр прошел со скоростью 98,901 км/час, а 50 км — со скоростью 82,815 км/час. Эти рекорды еще отстают от мировых (V—147,55 км/час итальянца Ф. Джилберти и F—95,59 км/час Х. Пробста из ГДР), но показательно, что за 3—4 года всесоюзные достижения выросли более чем в полтора раза. Судить об уровне рекордов в другом классе глиссеров — ГВ — еще слишком рано, ибо только в 1963 г. они впервые были включены в программу соревнований.

Особо следует остановиться на достижениях в группе катеров. Рекорд на 1 км в классе К-01 с 1956 г. вырос почти в два раза. Мастер спорта Э. Индрицан (Ленинград) сумел поднять его до 67,290 км/час, что всего на 3 км/час ниже мирового рекорда спортсмена из ГДР К. Клара (70,46 км/час). Рекорд на 50 км, принадлежащий мастерам спорта А. Васильеву и Э. Индрицану (Ленинград), — 44,624 км/час значительно ниже мирового рекорда «фонд» спортсмена В. Рекса из ГДР (65,09 км/час).

Катера класса К-01 перспективны в связи с возможностью широкого применения на них двигателей автомобиля «Запорожец».

Наиболее распространены сейчас катера К-02. Они серийно изготавливаются судостроительным заводом совнархоза и Ленинградским заводом ДОСААФ. Рекорд на 1 км принадлежит мастеру спорта К. Широкову (Москва) и равен 69,431 км/час (против мирового рекорда итальянца Ф. Джилберти — 94,04 км/час), а рекорд на 50 км — экипажу в составе мастеров спорта А. Фукса и К. Стелановна (Ленинград) — 61,860 км/час (рекорд мира неизвестен).

Большие перспективы для развития имеют катера К-02 (с двигателем автомобиля «Волга») и К-01, однако эти классы еще не включены в программу первенства СССР. Рекорды в классе К-3 значительно выросли за последние годы, но они еще немного уступают международным. Рекорд на 1 км ленинградского мастера спорта А. Бехтерева ра-

вен 73,717 км/час (против 105,27 км/час француза Соймала), а на 50 км — ленинградских мастеров спорта Н. Михеева и В. Филаретова — 64,189 км/час (рекорд «фонд» — 72,84 км/час принадлежит французскому спортсмену Бабола).

Какие же выводы можно сделать о возможности превышения мировых рекордов спортсменами СССР в ближайшем будущем?

Всесоюзные рекорды на 1 км и типа «фонд» в классах скутеров СИ, СА и катеров К-01 уже вплотную приблизились к мировым и находятся в сфере достигаемости советских гонщиков. Еще в большей степени это относится к не рассмотренным здесь рекордам «на ересь», которые не входят в номенклатуру регистрируемых всесоюзных рекордов. Если Федерация водно-моторного спорта расширит перечень рекордов, тогда перед нашими водномоторниками откроются еще большие возможности для штурма мировых достижений.

Должны быть также приняты меры для ускорения выпуска мотора «Ветерок», создания моторов «Москва» в спортивном варианте, а также конструирования двигателя рабочим объемом 500 см³ мощностью 25—30 л. с.

Заводы спортивного судостроения «Дзигитарс», Краснодарского совнархоза, ленинградский завод спортивного судостроения ДОСААФ и ленинградская верфь Спортсудостроитель в состоянии обеспечить спортсменов вполне современными судами. Нужно лишь позаботиться о разработке проектов рекордно-гоночных судов. Следует более глубоко изучить опыт, накопленный в ГДР, Италии, Австрии, Швеции, США. Наибольшее отставание у нас наблюдается в создании движителей — гребных винтов для гоночных судов. До сих пор не освоены полупогруженные винты типа «Радиче» (Италия) и «Мичиган» (США), дающие существенный выигрыш в скорости.

Спортивная общественность с нетерпением ждет решения этих вопросов от Федерации водно-моторного спорта СССР, совнархозов и заводов.

Ю. МАНЖОС,
судья всесоюзной категории.

Ленинград.

ВСЕСОЮЗНЫЕ И МИРОВЫЕ РЕКОРДЫ (в км/час)

Класс судов	Всесоюзные		Мировые	
	1 км	10 км	V	F
СИ (175 см ³)	99,027	78,947	102,78	90,58
СА (250 см ³)	110,917	87,469	126,56	92,08
СВ (350 см ³)	112,149	87,188	131,940	111,14
СС (500 см ³)	111,454	88,192	149,410	109,27
МИ (175 см ³)	43,031	42,303	54,960	50,93
МА (250 см ³)	57,554	52,386	65,950	62,55
ГА (250 кг)	98,901	82,815*	147,55	95,59*
К-01 900 см ³	67,290	44,824*	70,460	65,09*
К-02 1360 см ³	69,431	61,860*	94,040	нет сведений
К-3 4500 см ³	73,717	64,189*	105,270	72,84*

* Рекорды на 50 км.

ГОРОДА, ВСТАВШИЕ ИЗ РУИН

Июль
1944

„Вперед, на Минск!“

Этот призывный клич 20 лет назад можно было видеть на перекрестках фронтовых дорог, ведущих к столице Белоруссии, на броне и бортах боевых и транспортных машин, на лафетах артиллерийских орудий. Мощными ударами войск 3-го, 2-го и 1-го Белорусских фронтов в тесном взаимодействии пехоты, танков, авиации Минск был полностью очищен от немецко-фашистских захватчиков.

3 июля 1944 года население столицы Белоруссии, паренесшее во время гитлеровской оккупации страшные мучения, восторженно встретило советских воинов. И хотя кругом были руины, советские люди знали: скоро город залечит раны, вновь оживут фабрики и заводы, появятся новые кварталы жилых зданий, зацветут сады и парки, полюбуются звонкие, веселые песни.

За прошедшие двадцать лет после освобождения Минск стал одним из красивейших городов Советского Союза.

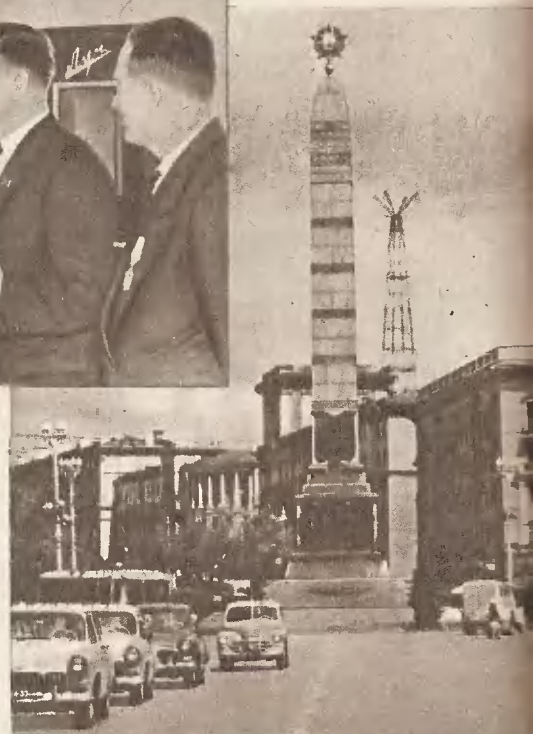
На фотографии справа вы видите обелиск Победы. Его воздвигли минчане на площади Победы в честь освободителей.

Те, кто освобождал от фашистов Белоруссию и ее столицу Минск, после войны вернулись в родные города и села. Теперь они ударным трудом на фабриках, заводах, стройках, в колхозах и совхозах множат славу народа-победителя.



На фото слева — группа работников автомобильного транспорта республики. Справа бывший партизан, ныне шофер Иван Анисимович Кораке. Рядом с ним министр автомобильного транспорта БССР Анатолий Евгеньевич Андреев. В годы войны он был комиссаром партизанского соединения, которым командовал легендарный герой Константин Заслонов. И. А. Кораке и А. Е. Андрееву есть что вспомнить. Они могли бы, например, рассказать, что только с 26 по 29 июня 1944 года, как раз в дни наступления советских войск на Минск, белорусские партизаны пустили под откос 147 вражеских эшелонов, что партизаны уничтожили сотни танков, бронемашин, взорвали десятки мостов, переправ, преграждая пути отступающим войскам противника...

Слева от А. Е. Андреева водители Степан Прохорович Прохорович, Филипп Филиппович Никифоров, бывший фрон-



товой шофер Владимир Кузьмич Мицаев. Все они отлично трудятся в автобазе № 5 на строительстве Солигорского химического комбината и удостоены правительственных наград.

Фото М. Бурого.

Вильнюс цветущий

Так же, как многие другие города нашей страны, подвергшиеся в годы войны фашистской оккупации, столица Литовской ССР город Вильнюс тяжело пострадал от захватчиков. Около 40 процентов зданий было полностью разрушено, предприятия, культурные учреждения разгромлены. Свыше 150 тысяч жителей было уничтожено или угнано в Германию.

Взгляните на левую фотографию. Так выглядела улица Музеяус после того, как в городе похозяйничали гитлеровские разбойники.

Трудящиеся Вильнюса под руководством подпольных партийных организаций вели упорную борьбу против захватчиков и их пособников — буржуазных националистов. С первых дней оккупации в городе издавались подпольные газеты, прокламации, листовки; партизанские отряды входили в общую организацию партизанского движения Литвы.

13 июля 1944 года войска Советской Армии во взаимодействии с партизанами освободили Вильнюс от захватчиков. Благодаря трудовому энтузиазму жи-

телей литовской столицы, помощи трудящихся Российской Федерации и других братских республик было обеспечено быстрое восстановление Вильнюса, его хозяйства и культуры, транспорта.

В городе построены десятки крупных фабрик, заводов, оснащенных самой передовой техникой и оборудованием. Всесоюзную славу завоевали такие предприятия, как заводы сельскохозяйственных машин, станкостроительный, электрооборудования и многие другие.

По новым широким улицам и проспектам днем и ночью движутся автомобили, автобусы, троллейбусы. Одна из вновь отстроенных улиц (фото справа) названа в честь первого в мире латчика-космонавта Юрия Гагарина.

Трудящиеся Литвы любовно называют свою столицу: «Наш цветущий Вильнюс».

Фото М. Баранаускаса (ТАСС).



Июль
1964

Переполненный автобус, пыхнув голубым облачком, оставил позади полосатые шлабгаумы Орехово-Зуева и, урча, выехал на шоссе.

Время еще раннее, но солнце уже разогнало утренний туман с блестящего, словно антрацит, шоссе и только опаловые хлопья его, будто зацепившись за ветки, повисли в сосновых и березовых рошицах, мелькающих по сторонам.

В автобусе стоит неумолчный гуд. Вглядываюсь в лица: преимущественно молодые, задорные, смеющиеся.

Едет смена.

Если бы несколько лет назад любого из жителей Ликина спросили, чем славен их город, то каждый с гордостью начал бы рассказ о знаменитейшем Ликино-Дулевском фарфоровом заводе.

Другое дело сейчас. Новые времена — новая слава у города. Бросается в глаза огромное количество автобусов, которые колесят по всем дорогам и шоссе этого небольшого городка и его округи. Однако удивительного в этом ничего нет. Просто здесь находится самый молодой автобусный завод нашей страны — ЛиАЗ.

Красные, желтые, голубые машины, прежде чем покинуть родной дом, как бы набираясь сил, совершают свои первые шаги-километры, проходя обкатку. А сила и выносливость у этих машин должна быть отменной — ведь им предстоит «накатать» тысячи километров: одним в суровом Мурманске, другим в знойной Гаване.

Наш автобус плавно вписывается в очередной поворот, и вот уже впереди видны солнечного цвета корпуса, раскинувшиеся на огромной площади, слева пробегает поле заводского стадиона. А вот и цель нашего путешествия — производная Ликинского автобусного завода.

Завод молод. Но «молодо» не всегда означает «зелено». Об этом говорят дела завода. Первая мысль, возникающая при знакомстве с цехами, конструкторским бюро, лабораториями: здесь идет поиск. Поиск всего нового, рационального, будь то производственный процесс или применяемый для изготовления детали материал.

Над столом заместителя главного конструктора Евгения Степановича Майорова висит любопытный чертеж. На нем изображен автобус в разрезе. Поглаживая разноцветный ватман, Евгений Степанович говорит:

— На этом листе показаны различные автобусные детали, которые изготавливаются или будут изготавливаться из пластмассы.

В серийном автобусе ЗИЛ-158В применяются 108 деталей из текстолита, полистирола, этрола и полиэтилена и 62 — из полихлорвинилового профиля. Сейчас подготовлены к производству еще шесть деталей.

Чем же нас привлекают пластмассы? Тем, что их применение чрезвычайно выгодно. К такому единодушному выводу приходят и конструкторы, и технологи, и экономисты.

Евгений Степанович открывает стеклянную дверцу шкафа, на полках которого лежат детали, достает длинный полупрозрачный предмет и подносит его к окну. Солнечный луч, дробясь о десятки внутренних рассеивающих граней, засиял мягким молочным светом.

Это потолочный плафон. Если его изготовить из полистирола, то годовая

ХИМИЯ НАСТУПАЕТ

экономию стали, меди, никеля и хрома составит свыше двадцати семи тонн, что в переводе на деньги означает двадцать с лишним тысяч рублей.

— Внедрение подготовленных шести деталей, которое дало бы выигрыш в 46 070 рублей, задерживается из-за того, что Мособлснархоз не выделяет заводу необходимых материалов, — заключает Евгений Степанович.

...Среди корпусов-громадин затерялся маленький домик — заводская лаборатория пластмасс. Именно здесь создаются новые детали, которые затем уходят в производство.

В небольшой комнате много интересного. Вот, например, на возвышении стоит кресло, которое чем-то напоминает сиденье наших воздушных гигантов. В нем нет ни одной металлической детали. Изящное, прочное и удобное, оно сделано из стеклопласта. Оклейка из поролона и синтетическая ткань придают ему элегантность.

В серийных машинах и в новой модели применяются металлические двери, весящие по 40 килограммов. Энтузиасты пластмасс П. Чурбанов, Е. Брызгалкин и Г. Ульянов сделали и подготовили к испытаниям двери из стеклопласта весом в 12,5 килограмма, очень прочные и не боящиеся коррозии.

Железный крутой трап, словно на капитанский мостик, ведет на антресоли. У окна стоят два кульмана, на которых наколоты какие-то чертежи, на стене стенды с деталями из пластмасс. Здесь не только конструируют, изготавливают чертежи, по которым будут делаться новые детали из полистирола, капрона, этрола и других пластиков, но и тщательно изучают практическую и экономическую эффективность каждого изделия. Вот и сейчас над цифровыми выкладками склонился Женя Брызгалкин. Совсем недавно он окончил техникум и теперь с увлечением занимается внедрением волшебного материала в производство.

— Несколько лет назад, — говорит Женя, — мне довелось увидеть на ВДНХ «Москвич» с кузовом из стеклопластика. Экскурсовод объяснил, что такой кузов не боится ни воды, ни солнца, ни механических повреждений. Да-

же столкновение такому автомобилю не страшно: кузов не искорежится, а небольшие вмятины выправит сам водитель. Тогда это выглядело настолько фантастично, что трудно было поверить. А сейчас мы сами всерьез подумываем о таком кузове, только для автобуса.

Молодые инженеры кузовного отдела В. Ершов, Е. Григорьев, В. Кашин, Е. Майоров во главе с Н. Куликовым объединились в общественное конструкторское бюро, которое решило создать пластмассовый автобусный кузов. Свои догадки энтузиасты хотят проверить, построив микроавтобус с максимальным применением полимеров. Ожидается, что будущим летом эта машина пройдет заводские испытания.

А пока все достижения заводских умельцев воплотились в новом автобусе ЛиАЗ-677. Это машина с современными формами. Главная особенность ее — широкое применение пластмасс. Внутри она напоминает салон воздушного лайнера, только кажется здесь больше воздуха и сверкающей чистоты. Эффект достигнут вмешательством химии. Внутренняя облицовка из красивого слоистого пластика, очень прочного и влагостойкого, пол из полихлорвинилового линолеума, полистироловые светильники с лампами дневного света — все это будет создавать у пассажиров хорошее настроение.

Пластики не только в салоне. Педаль акселератора из волокнита, сигнальные фонари, ручки управления, штурвал — всего около трехсот различных деталей машины сделаны из пластмасс. 325 килограммов этих новейших материалов нашли применение в новом городском автобусе, то есть в 22 раза больше, чем в том, что выпускается сейчас.

ЛиАЗ-677 проходит заводские испытания. Каждая машина уже «накатала» несколько десятков тысяч километров. И, как говорит начальник экспериментального цеха Петр Кузьмич Халов, нет благородней и надежней материала, чем пластмасса — ускоритель прогресса.

Химия наступает повсюду. Ведет наступление она и на Ликинском автобусном заводе.

В. БОРЗОВ,
наш спец. корр.

г. Ликино.



Уже давно привычны для нас стали «Волги», «Запорожцы», последние модели «Москвичей». Но нередко еще можно встретить «Победу», «Москвич-401», продолжающих верно служить своим

ЗАСЕДАНИЕ

Первым слово имеет работник Научно-исследовательского института автомобильного транспорта кандидат технических наук А. А. МИЛУШКИН.

Иногда приходится слышать о том, что автомобили «Москвич-401» и «Победа» отжили свой век и особого внимания не заслуживают. С этим согласиться нельзя. Разумеется, внешние формы машин-ветеранов несколько устарели, а устройство ряда их агрегатов менее совершенно, чем у новых. Однако по своим технико-эксплуатационным качествам они вполне пригодны для использования в современных условиях и могут еще с успехом служить своим владельцам. Как же правильно эксплуатировать «Москвич-401» и «Победу»? Я хочу обратить внимание на несколько узловых моментов.

ЗАЗОРЫ И ИХ УСТРАНЕНИЕ

Длительная эксплуатация автомобиля приводит к образованию зазоров, зазоры — к ускоренному износу. Как устранить их в различных агрегатах машины?

В двигателе

Для увеличения срока его службы до капитального ремонта желательно заменить поршневые кольца и вкладыши подшипников коленчатого вала: у двигателя М-20 — через 35—40 тысяч километров и у двигателя «Москвич-401» — через 25—30 тысяч километров пробега. Основанием для преждевременной замены поршневых колец служит дымный выпуск отработавших газов и повышенный расход масла (более 5 процентов от расхода топлива). При исправно действующей системе вентиляции картера эти явления могут возникнуть вследствие закоксовывания дренажных щелей маслосъемных колец и отверстий в канавках поршней. В таком случае следует удалить нагар, а поршневые кольца заменить только при большом износе.

На сильно изношенных двигателях, чтобы уменьшить дымление, особенно летом, можно применять масла с повышенной вязкостью (типа МС-20). Однако наиболее радикальной мерой в этом случае является расточка цилиндров под ближайший ремонтный размер и установка новых поршней и поршневых колец соответствующего ремонтного размера.

В карданном шарнире

Повышенный износ шарниров и шлицевого соединения карданного вала вызывает заметную вибрацию кузова при движении. Смазка крестовин карданных шарниров у автомобиля «Москвич-401»

в процессе эксплуатации не предусмотрена, и поэтому желательно после пробега 25—30 тысяч километров разобрать шарниры и смазать их маслом для игольчатых подшипников. При сборке карданных шарниров все детали вала должны быть установлены на свои первоначальные места — иначе нарушится балансировка. Общий окружной зазор карданного вала с учетом зазоров в главной передаче при измерении по окружности трубы вала допускается до 10 мм.

В заднем мосту автомобиля «Победа» при длительной эксплуатации износ торцов полуосевых шестерен приводит к осевому люфту полуосей, а это вызывает стук. Чтобы устранить повышенный зазор, нужно поставить ремонтные шайбы толщиной 1,3—1,9 мм (рис. 1). Осевой люфт полуосей у автомобиля «Москвич-401» возникает из-за повышенного износа подшипника полуоси или ослабления крепления крышки этого подшипника. При неплотной затяжке гайки полуоси быстро изнашивается шпоночное соединение ступицы заднего колеса и конца полуоси. Этот дефект дает о себе знать стуком при трогании автомобиля с места. Для устранения его можно установить ремонтную шпонку

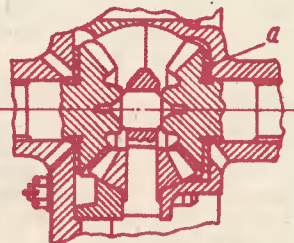


Рис. 1. Установка ремонтной шайбы (а) в заднем мосту автомобиля «Победа».

(увеличенную по ширине), предварительно распилив по ширине шпоночный паз в полуоси и ступице колеса до введения следов износа.

В передней подвеске

Износ шарнирных соединений передней подвески проявляется стуками при движении. Повышенный зазор в соединении «шкворень — втулка поворотного кулака» нарушает углы установки передних колес и тем самым увеличивает износ шин. В таком случае шкворни и втулки шкворневых бобышек поворотного кулака следует заменить. Износ резьбовой втулки нижнего шарнира стойки передней подвески автомобиля «М-20» можно устранить, повернув резьбовой палец и втулку на половину

оборота. При этом под головки резьбового пальца и втулки необходимо установить плоские шайбы толщиной 1,25 мм и подрезать на 1 мм по высоте уплотнительное резиновое кольцо, установленное со стороны головки пальца.

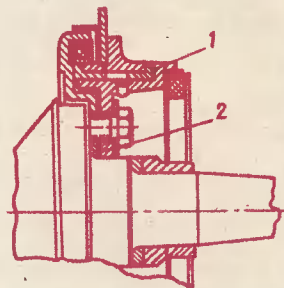


Рис. 2. Установка шайбы в механизме переднего тормоза автомобиля «Москвич-401»: 1 — ремонтная шайба; 2 — регулировочные шайбы.

Повышенные зазоры в других шарнирных соединениях рычагов передней подвески автомобиля «Победа» устраняются заменой соответствующих резьбовых пальцев, эксцентрик и втулок. У автомобиля «Москвич-401» стук в передней подвеске, возникающие при торможении, являются следствием износа шарниров реактивных рычагов или ослабления соединения их шаровых пальцев с опорными дисками тормоза.

Если на автомобиле установлены реактивные рычаги с головками разборной конструкции, осевой зазор в шаровом шарнире выбирается заворачиванием резьбовой пробки. Небольшой осевой зазор в неразборном шаровом шарнире реактивного рычага в отдельных случаях может быть временно устранен легким осаживанием выступа заглушки шарнира. При больших износах шаровых шарниров неразборные реактивные рычаги должны быть заменены новыми, так как они не подлежат ремонту.

Дребезжащий стук, слышимый при движении автомобиля по неровной дороге, является следствием износа торца бронзовых втулок переднего тормоза. При больших износах удаление даже всех регулировочных прокладок может не избавить от осевого перемещения опорного диска тормоза. В таких случаях надо изготовить стальную шайбу толщиной 0,2—0,5 мм (наружный диаметр — 98 мм, внутренний — 88 мм) и установить ее между буртиком опорного стакана и торцом бронзовой втулки опорного диска (рис. 2). Необходимая регулировка поворота опорного диска (при отсоединенном реактивном рычаге) достигается подбором регулировочных шайб.

владельцам. Но ухаживать за ними, естественно, становится все труднее. Дают о себе знать износы. Сегодняшнее заседание клуба посвящено эксплуатации машин-ветеранов.

АВТОМОБИЛИ-ВETERАНЫ

СЕДЬМОЕ:

БАЛАНСИРОВКА

При изготовлении автомобилей на заводах такие узлы, как коленчатый вал в сборе с маховиком и сцеплением, карданный вал, колеса в сборе с шинами, подвергаются динамической балансировке на специальных стендах. При разборке этих узлов необходимо метить сопряженные детали с тем, чтобы при сборке они были установлены в свое первоначальное положение. Дисбаланс колес автомобиля приводит не только к разрушению подшипников и поломкам полуосей, но и вызывает быстрый износ шин. На их протекторе появляются поперечные лыски (дробление). Поэтому на балансировку колес необходимо обратить серьезное внимание, особенно при установке отремонтированных шин или шин, восстановленных наваркой нового протектора.

При невозможности проверить колеса на специальном стенде можно ограничиться их статической балансировкой с применением грузов весом 30 и 50 г. Для проведения этой операции у ступицы переднего колеса ослабляют затяжку подшипников на две-три прорезн регулировочной гайки и отпускают тормозные колодки до свободного вращения колеса.

Перед балансировкой колесо тщательно очищают от грязи и плотно закрепляют на ступице. Поворачивая колесо, периодически останавливают его в различных положениях. Если в любом из этих положений колесо после остановки продолжает вращаться, то его следует отбалансировать. Для этого нужно предварительно снизить давление воздуха в шине на 0,5 кг/см². Далее толчком от руки заставляют колесо вращаться влево до полной остановки. В этом положении отмечают мелом в верхней части колеса на борту покрышки линию, перпендикулярную плоскости опоры и проходящую через ось вращения (рис. 3, а).

Затем проводят такую же операцию,

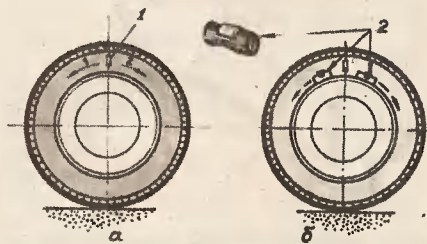


Рис. 3. Схема балансировки колес: 1 — средняя отметка (самое легкое место у колеса); 2 — балансировочный груз.

но при правом вращении колеса и делают вторую отметку. Разделив пополам расстояние между найденными отметками, определяют самое легкое место у колеса. Установив по средней отметке с каждой ее стороны по одному балансировочному грузу весом 30 г каждый, проверяют уравновешенность колеса при его вращении (рис. 3, б). Если при остановке колеса грузы займут крайнее верхнее положение, то их следует заменить 50-граммовыми. В отдельных случаях могут потребоваться грузы еще более тяжелые.

Теперь можно приступить к окончательной балансировке. Раздвигайте грузы в обе стороны на одинаковые расстояния от средней отметки до тех пор, пока колесо будет сохранять состояние статического равновесия в любом положении. По окончании балансировки надо поднять давление воздуха в шине до номинального.

СМАЗКА

В последнее время находят применение масла для двигателей со специальными присадками. Эти присадки обладают различными свойствами — моющими, антиокислительными, антипенными и другими. Моющие присадки растворяют шламы и другие отложения в двигателе. Поэтому масло с такими присадками с течением времени при работе двигателя темнеет. Потемнение масла не является основанием для его замены, так как растворенные в нем отложения находятся в мелкодиспергированном состоянии и не ухудшают смазочных свойств.

Для двигателей автомобилей «Победа» и «Москвич-401» рекомендуются летние сорта масла АС-10 (ГОСТ 10541—63), АКП-10, АСП-10, АКЭп-10 (ГОСТ 1862—63) и зимние сорта масла АС-6 (ГОСТ 10541—63), АСП-6, АКЭп-6 (ГОСТ 1862—63), в состав которых входят комплексные присадки ВНИИ НП-360, СБ-3, СК-3, АЗНИИ-8, ДФ-11. Применение масел с присадками, свойства которых неизвестны, может привести к преждевременному износу двигателя.

Выпускаемая в настоящее время консистентная смазка ЯНЗ-2 обладает хорошими вязкостно-температурными показателями и с успехом может быть использована для смазки подшипников передних и задних колес, подшипников водяных насосов, генераторов, стартеров, а также для шлицевых соединений. Применение смазки ЯНЗ-2 для узлов, подверженных влиянию влаги (например, тяг рулевого управления, резбовых пальцев передней подвески), недо-

пустимо, так как она омыляется и теряет свои смазочные свойства.

Перед смазкой механизмов шасси автомобиля необходимо тщательно удалять грязь с резбовых пробок и пресс-масленок, чтобы в эти механизмы не попали абразивные частицы.

Несколькими советами по эксплуатации много прошедших «Москвичей» (моделей 402 и 407) делится постоянный автор нашего журнала М. Г. ГИНЦБУРГ.

«Москвич» — прекрасный автомобиль, долговечный и не очень прихотливый в уходе. После пробега в 100 тысяч километров, при хорошем к нему отношении, он мало чем уступает своему молодому собрату. Но надо все-таки помнить, что молодость автомобиля быстротечна, спидометр не дремлет. А «пожилой» «Москвич», конечно, требует большей заботы и ухода.

ВОДЯНОЙ НАСОС

Пока он новый, на него обращают мало внимания. А ведь его уплотнительная шайба, сделанная с применением стекловолокна, недолговечна. Инструкция не предупреждает об этом. Через 25—35 тысяч километров пробега необходимо устанавливать новую шайбу. Для удлинения срока замены желательно изготовить ее из текстолита.

Несколько слов о смазке. Рекомендуются нагнетать смазку до выдавливания ее через контрольное отверстие. Но тогда в ближайший день часть ее окажется выброшенной наружу. Естественно, что разводить под капотом грязь никому не хочется. Водяной насос начинают «отучать» от смазки. В результате выходят из строя дефицитные шарикоподшипники. Целесообразнее вводить смазку небольшими порциями и почаще, пользуясь маленьким мотоциклетным солидолонагнетателем, хранящим под капотом.

О ДАВЛЕНИИ МАСЛА

Многие водители после 40 тысяч километров пробега с беспокойством видят, что давление масла снизилось, а на холостом ходу стрелка указателя стоит почти на нуле. Причину ищут в плохой работе масляного насоса, в износе вкладышей и втулок подшипников коленчатого и распределительных валов, недостаточной вязкости масла. Скорые на руку уже вскрывают ни в чем не повинный двигатель. Однако весьма часто «зрел» датчик давления,

Замена его — не всегда наилучшее решение; показания нескольких датчиков могут быть весьма различны. Целесообразнее по мере необходимости измерять давление в системе смазки манометром (например, от «Москвича-401») и таким образом определить истинную цену показаний стрелки.

Можно немного подрегулировать датчик давления. Для этого надо снять сбorkу его корпуса бугорок припоя, прикрывающий люк, и тонкой отверткой повернуть в нем на небольшой угол маленькую шестерню.

КРЕПЛЕНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ГЕНЕРАТОРА

О поломках установочной планки генератора, которой регулируют натяжение ремня вентилятора, автомобилисты знают. Иногда ставят две планки или делают планку из более толстой полосы легированной стали. Но причина ее поломки часто не в малой прочности, а в ослаблении закрепления генератора в установочном кронштейне. При этом генератор начинает «шевелиться», и вследствие повторных изгибов ломается установочная планка.

Чтобы проверить надежность закрепления, надо сильно и резко потянуть вверх тыльную часть генератора. Он должен быть закреплен прочно. В противном случае круглые отверстия в ушках генератора и установочного кронштейна бесформенно увеличиваются, на установочных болтах выбивается глубокая канавка.

Необходимо своевременно и не откладывая освободить натяжную планку, снять ремень вентилятора и, отклонив генератор от двигателя, так сильно затянуть шпилькуемые гайки установочных болтов, чтобы генератор можно было сдвинуть усилием одной руки с трудом. Тогда на долгий срок сохранится исправным крепление и отпадет необходимость (как того требуют пособия) каждую тысячу километров проверять, не потерялись ли шпильки и не ослабло ли крепление. Это понадобится только через 20 тысяч километров пробега.

СЦЕПЛЕНИЕ

У некоторых «Москвичей» примерно к 50 тысячам километров пробега при передаче большого крутящего момента пробуксовывает сцепление. Проверка показывает, что все как-будто в порядке. Чаще это наблюдается, когда двигатель в хорошем состоянии, и реже, когда он несколько запущен, то есть понижена компрессия, подгорели клапаны.

Отчего это происходит? Между нажимным диском и маховиком при сборке на заводе устанавливается зазор 8,1 мм. Толщина ведомого диска в свободном состоянии около 8,5 мм. Вследствие такой регулировки ведомый диск оказывается зажатым силой пружин и включенное сцепление не буксует. При увеличенном установочном зазоре и частичном износе еще годных для работы фрикционных накладок ведомого диска происходит, несмотря на нормальную упругость пружин, буксование. Его можно устранить. Для этого надо всего на 0,25 мм уменьшить зазор, отвинтив на $\frac{1}{4}$ или на $\frac{1}{2}$ оборота все три гайки на регулировочных пальцах от-

жимных рычагов (предварительно приподняв машину домкратом). Операция занимает всего несколько минут.

Однако в книгах категорически запрещается поворачивать эти гайки без снятия «корзинки» сцепления и применения специального приспособления во избежание перекоса пяты и нажимного диска.

Возникает дилемма: попросту отвинтить гайки или, затеяв ремонт на весь день, снимать карданный вал, коробку передач, «корзинку» сцепления, купить новый ведомый диск и обратиться на ремонтный завод, имеющий приспособление для регулировки сцепления? Действительно, допускать перекоса нельзя. Как же избежать его? Для этого, предварительно убедившись в том, что контровка гаек не нарушена, отвинчивают их. Затем, повертывая маховик, проверяют щупами (вставляя их между пятой и ближайшей точкой выжимного подшипника) и, если требуется, слегка регулируют гайками положение пяты.

Конечно, это будет не так точно, как в приспособлении, но после этой несложной операции сцепление еще долго и исправно служит.

ШИРИНА ОБОДА И ХОДИМОСТЬ ШИН

В специальной литературе отмечено, что при работе шин на более широком ободу ходимость их увеличивается на 30 процентов. Можно считать, что затраты на установку у старых машин дисков нового образца с более широким ободом окупятся на первом же комплекте шин.

О СХОЖДЕНИИ КОЛЕС

Для передних колес нагруженного автомобиля рекомендуется максимальная величина схождения 3 мм. Для ненагруженного предлагается увеличить ее на 2 мм. Большинство автомобилистов знают эти величины. Однако при установке схождения для машины с большим пробегом, у которой пружины подвески осели, необходимо учесть следующий факт. Величина схождения, измеренная у нагруженной и ненагруженной машины, не меняется. Следовательно, в этом случае рекомендация об увеличении схождения на 2 мм может причинить вред. Как показала практика, большая ходимость шин достигается после установки схождения примерно в 1 мм при углах развала, близких к оптимальным.

Дополняет М. Г. Гинцбурга В. К. МЕЗИН — автолюбитель из Ленинграда.

ГЕРМЕТИЗАЦИЯ БАГАЖНИКА «ПОВЕДЫ»

Со временем ухудшается уплотнение крышки багажника, и туда попадает вода, которая проникает также под резину уплотнения, вклеенную в паз кузова, задерживается там и приводит к быстрому коррозионному разрушению стенок паза. Практически через 2—3 года эксплуатации необходимо резину снимать, паз очищать и красить. Резина при этом рвется, вклеивать ее трудно.

Целесообразнее несколько изменить систему герметизации багажника, сделав ее так же, как у «Волги» и «Москвича-407».

Надо удалить резину уплотнения крышки из паза, паз очистить, при необходимости зашпаклевать и прокрасить. Затем следует снять с крышки багажника боковые резиновые шайбы, служащие для предотвращения возможного бокового смещения. По периметру всей крышки багажника наклеить клеем № 88 полосу листовой мягкой резины (лучше мелкопористой) толщиной 8—12 мм. Практически резиновую полосу делают по ширине, равной кромке крышки багажника или несколько меньшей, лишь бы кромка паза в кузове приходилась на середину наклеенной полосы по всему периметру крышки. Для накладок можно использовать отдельные куски резины, хорошо проклеивая стыки. Плотность прилегания резины к кромке паза регулируется болтами крепления крышки к петлям. Резину лучше всего наклеивать при снятой крышке.

При такой герметизации вода свободно стекает по пазу.

Автолюбитель В. Е. ТОЛОЧКО из Хабаровска предлагает

ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ДЛЯ ВЫПРЕССОВКИ ШКВОРНЕВОГО ПАЛЬЦА У АВТОМОБИЛЯ „МОСКВИЧ-401“

Это приспособление состоит из четырех сварных пластин толщиной 10 мм и двух болтов — выжимного М 16 и крепящего М 10. Оно заводится в направлении, указанном стрелкой А (рис. 4) и

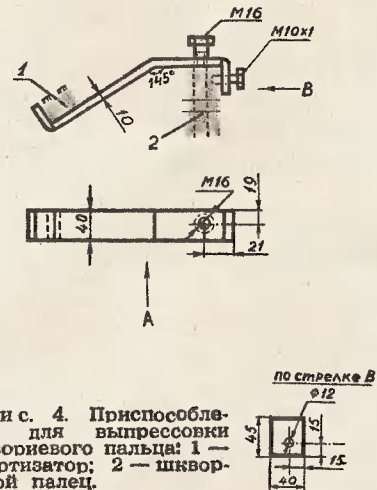
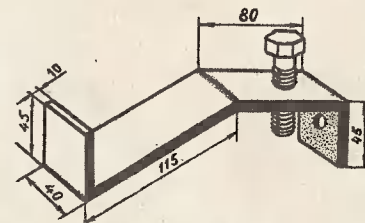


Рис. 4. Приспособление для выпрессовки шкворневого пальца: 1 — амортизатор; 2 — шкворневой палец.



фиксируется обоймой амортизатора и болтом М 10 × 1, который ставят в гнездо масленки. Масленку для смазки пальца надо предварительно вывернуть.

На магистралях, ведущих к югу, с началом лета появляются мотоциклисты. Серые от пыли, они, как тени, обгоняют грузовики и уносятся к морю. В южные города мотоциклисты приезжают усталые и первую ночь, как правило, проводят на автостанциях. Затем они находят пристанище для себя и для мотоцикла, который в дальнейшем используется только для поездок в столовую и на пляж. Для успокоения совести раз в неделю устраивается пробег, скажем, Мисхор—Севастополь или Лазаревское—Гагра. В итоге от отпуска остается воспоминание как о лежании под палящим солнцем, а мотоцикл ассоциируется лишь с серой лентой шоссе, когда единственное «развлечение» — проколота камера.

ТАМ, ГДЕ НЕТ СВЕТОФОРОВ

Таких «туристов» много, и они упорно делают все наоборот: там, где мотоцикл ни к чему, они в муках накручивают тысячи километров, изнывают от жары в многолюдном курортном городе, а в тех великолепных местах, где мотоцикл незаменим, — даже не побывают.

По-моему, часть мотоциклистов просто не знает, какое это удовольствие сворачивать с шоссе. Чем необычнее дальнейший путь, тем интереснее, больше незабываемых впечатлений. Кто-то думает, что это слишком трудно, — и заблуждается. На самом же деле путь, который можно проехать на мотоцикле более чем за сутки, выгоднее и в три-четыре раза быстрее проделать на поезде, а мотоцикл везти в багажном вагоне. Но вот дальше — никаких гостиниц и столовых, чистая зелень, голубые горы и кристальные ручьи, тропинки, бегущие по буковым лесам и теряющиеся в скалах. Это и необычайное удовольствие, и спорт, и здоровье, и новые знания о стране и ее природе, и лучший способ познать мотоцикл.

Опыт путешественный по горам говорит о том, что «малый транспорт» может пройти почти всюду. Однажды на Караби-яйле в Крыму мне встретился пастух. Я спросил его о дороге. «Не знаю, как вы попали сюда, но зато знаю, что отсюда не выберетесь», — ответил он. Мы выбрались, и я уверен, что через несколько лет пастухи сами будут на мотоциклах объезжать свои огромные стада. И не только они, но и геологи, топографы, лесники и почталыоны станут использовать мотоцикл и мотороллер там, где пока передвигаются только пешком и верхом.

Чтобы это произошло поскорее, нужно создать универсальную двухколесную машину высокой проходимости. Пока же любителям горного туризма приходится пользоваться дорожными мотоциклами и мотороллерами. Я предпочитаю «Тулу-200», потому что низкий центр тяжести позволяет избежать падений, а принудительное охлаждение двигателя Т-200 дает возможность ехать без остановок.

Для езды в тяжелых условиях мотороллер нужно специально подготовить. Обычные регламентные работы перечислять не будем — они всегда обязательны. Нужно быть абсолютно уверен-

ным в двигателе; если люфты поршневой группы велики, лучше провести ремонт и обкатку. Выходную звездочку двигателя с 17 зубьями стоит заменить на 15-зубцовую от «Ковровца» и хорошенько зашлифовать крепящую ее гайку. После этого при помощи выжимки укорачивают цепь на два звена. Заодно ее следует внимательно осмотреть, смазать и в дальнейшем каждый день проверять: в горах она сильно вытягивается и изнашивается.

Смазывать цепь нужно очень часто, лучше всего при помощи медицинского шприца нигролом через смотровое отверстие в кожухе. Вместо иглы на шприц надевают хлорвиниловую трубочку. Кстати, смена звездочки вызывает завышение показаний спидометра на 12

процентов. С новой звездочкой несколько уменьшается максимальная скорость мотороллера, но зато увеличивается крутящий момент, что в данном случае важнее.

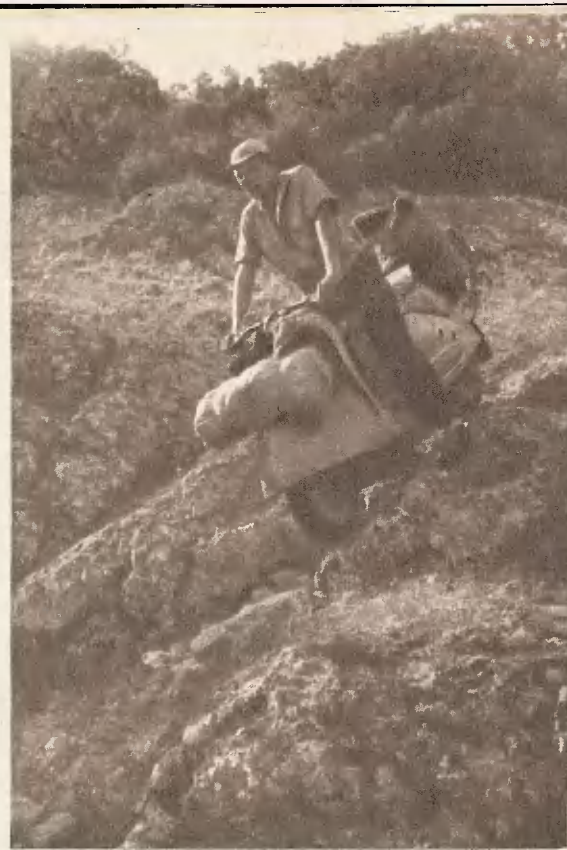
Не лишним будет укрепить раму, положив под подножки «боксовин» (боковой облицовки кузова) отрезки стальных уголков 20×20 мм. Уголки крепятся болтами 10 мм снизу к чашечкам, о которые опираются резиновые амортизаторы. Для улучшения охлаждения двигателя в «боксовинах» сверлят отверстия напротив тех мест, где входит и выходит воздух, охлаждающий цилиндр. Общая площадь отверстий должна быть около 10 см².

Большую пользу в горах может принести термометр, измеряющий температуру двигателя. Для этой цели подойдет старый термометр с автомобиля, имеющего 12-вольтовое электрооборудование.

Для размещения багажа на «Туле» можно использовать переднее крыло. К нему болтиками крепят дюралюминиевые скобки. Груз (палатку, спальный мешок) привязывают к этим скобкам. Разместив часть груза на переднем крыле, одновременно выравнивают нагрузку на ось. Вообще груз нужно крепить возможно ближе к центру тяжести машины. За щитком, у ног, при помощи тех же скобок, неплохо натянуть эластичный бинт, чтобы за него поставить некоторые нужные в дороге вещи.

Для мотороллеров не выпускаются кроссовые шины. Но выход из положения есть. Берут старую покрышку и привинчивают к ней болты (6—8 мм) с шайбами (20 мм). Болты должны выступать наружу на 10—15 мм. Располагают их в шахматном порядке, в 5—7 см один от другого. Изнутри покрышки головки болтов отделяют от камеры слоем брезента. Такое колесо можно возить на месте запасного и ставить только на крутых подъемах со щебнем, глинистой крошкой и т. п.

Что можно сказать о технике езды? Вначале не надо торопиться и забираться в труднопроходимые места. Постепенно на обыкновенном мотороллере начинаешь чувствовать себя в горах почти как на верховой лошади. Двигаться следует на средних оборотах, не нагружая особенно двигатель, а вот на крутых подъемах приходится давать пол-



Спуск с Кара-Дага и Контебелю.
Фото автора.

ный газ. При этом главное — не останавливаться. Если почувствуете, что остановка все же неизбежна, быстро соскочите на ходу и бегите до вершины подъема, ведя машину справа от себя на газу и работая сцеплением. Правда, это требует некоторой тренировки. Иногда тяжелые участки — крутые подъемы, каменные завалы — приходится с самого начала преодолевать таким образом. Особенно осторожно нужно ездить поперек крутых склонов. «Днище» у мотороллера широкое, поэтому легко можно задеть подножкой о камень.

Тормозить в крутых местах надо двигателем и обоими тормозами, помня что на спусках наибольшую нагрузку испытывает передний тормоз. При повороте на спуске его надо заблаговременно отпустить, иначе падение неизбежно. Вообще спуск опаснее подъема, и двигаться здесь надо медленно, с таким расчетом, чтобы можно было остановиться в любой момент.

В горах не надо торопиться. Во-первых, это гарантирует безопасность, а во-вторых, лучше ехать медленнее, чтобы спокойно любоваться природой. Иногда приходится останавливаться и сооружать «дорогу» из камней и палок, чтобы проехать через щель или ступеньку, но при известном опыте удастся выбрать маршрут с минимумом подобных остановок. Практически же большую часть пути можно проделать по тропинкам и заброшенным дорогам.

Мне еще не приходилось встречать человека, который не пришел бы в восторг, проехав на мотороллере или мотоцикле по тропинкам горного Крыма. Да и не обязательно Крым — несть числа прекрасным местам в нашей стране! Сворачивайте с магистралей — никогда об этом не пожалеете. Нужно только хорошо подготовить поездку. Счастливого пути!

Д. ТОНКОГОВ,
инженер.

НАРОДНОЙ ПОЛЬШЕ

22 июля у польского народа большой праздник — день возрождения его родины. Этот день знаменует начало освобождения страны от фашистских захватчиков. Печом к плечу сражались солдаты Советской Армии и Войска Польского. Вместе вступили на израненную землю.

Двадцать лет народная Польша — в шеренге социалистических стран. Дружба с Советским Союзом, заложенная в

грозные военные годы и окрепшая в дни мирного строительства, благотворно сказалась на всех сторонах жизни польского народа. Прежде отсталая аграрная страна, Польша прочно встала на рельсы современной индустрии.

Советские инженеры помогли своим друзьям наладить выпуск автомобилей «Варшава». Ныне на польских дорогах — польские автомобили, мотоциклы, модели десятки марок и моделей.

Крепнет дружба между нашими спортсменами. Много раз стартовали польские мотогонщики в Уфе и Львове, Ленинграде и Минске, Таллине и Риге — повсюду они встречали самый теплый прием.

С особой радостью рассказываем мы на этих страницах о достижениях польской автомобильной и мотоциклетной промышленности, о развитии авто- и мотоспорта.

Дорогами братства

Тот из наших людей, кто побывал в народной Польше, наверное, не прошел мимо многочисленных памятников, воздвигнутых благодарным польским народом советским воинам, погибшим в боях за освобождение страны от гитлеровских захватчиков. Два монумента — один на площади города Седлец, другой в исторической деревне Куинерсдорф напротив Франкфурта-на-Одере — сооружены в память воинов 11-го танкового корпуса.

На гранитных постаментах возвышаются те самые танки — наши замечательные «тридцатьчетверки», которые участвовали двадцать лет назад в боях с гитлеровскими ордями.

Зимой и летом у подножия памятников венки, букеты цветов — знак искреннего уважения к памяти погибших. На мраморной плите имена танкистов: капитан Н. П. Колесников, старшие лейтенанты В. Г. Кузнецов, Л. Г. Налбандян, И. И. Щепилов; старшины К. И. Драгун, С. Т. Поталенко; сержанты И. П. Старцев, И. Муфтаханов, П. П. Саидов, Н. В. Малахов, В. И. Шлык, С. И. Бромберг, П. К. Яровой...

В моей памяти эти монументы и начертанные на них имена воскрешают боевые эпизоды, события, встречи с польским населением, воинами созданного в годы войны Войска Польского.

...Раннее утро 22 июля 1944 года. В ясном, почти синем небе раздаются раскаты орудийной канонады, стремительно проносятся на запад наши истребители. Среди камней и железа, оглушая ревом моторов, громяхая гусеницами, двигаются танки, самоходные орудия, автомобили, груженные боеприпасами. На броне и бортах машин острые и четкие, как приказы, белеют буквы: «На Варшаву!», «На Берлин!», «На Седлец!».

Примостившись у стены полуразрушенного дома на окраине польского города Парчева, которым только что овладели наши танкисты, вручаю молодым воинам комсомольские билеты (в то время я был комсомольским работником). Передо мной листки заявлений, решения ротных, батальонных организаций. Собрания тогда были короткими, заявления немногословными: «В бой идти хочу членом Ленинского комсомола». «Если не вернусь, считайте, что воевал и погиб комсомолец»...

Вот совсем рядом около дома развернулась «самоходка». Заглушив мотор, из нее выскочил механик-водитель Василий Петренко. От запыленной тужурки исходит запах бензина, жженой резины. На голове воин белый бинт с выступившими пятнами крови. В комсомол его приняли перед самым наступлением еще на той стороне Западного Буга, а песу около местечка Мацеюв.

Вручая билет, спрашиваю у Петренко, каким образом его ранило.

— Пустяки, мелкая царапина, — отвечает он.

А ребята, окружившие нас, уточняют:

— Было так, товарищ старший лейтенант.

Около восьми часов вечера по дороге на Парчева показались колонна немецких танков и автомобилей. Гитлеровцы, наверно, не ожидали нашего появления, поэтому и шли в колонне. Подпустив их на расстояние прямой наводки, наши самоходки открыли огонь. Головной танк запылал. Остальные

машины развернулись и стали бить по нас. Пришлось уйти в укрытие. Тут Петренко первым заметил, как справа из-за деревьев открыло огонь фашистское противотанковое орудие. Снаряды цели пока не достигли, но на нервы действовали. Получив разрешение командира, Петренко развернул свою машину, маневрируя, зашел в тыл вражеского расчета и гусеницами смял его. Но перед этим минуты за две по «самоходке» ударил снаряд. Осколком от него и ранило Василия.

Вот таким-то молодцам я и вручал комсомольские билеты. Вслед за Петренко шли М. Трищин, Н. Пискунов, И. Базай, А. Андреев.

На следующий день, когда наши части, стремительно двигаясь на запад от Парчева, вели бой за пород Радзынь, мне пришлось быть свидетелем событий, оставшихся в памяти на всю жизнь. В лесочке близ хутора на подступах к породе к нам пришел старик поляк. На груди его был Георгиевский крест. Он рассказал, что награду заслужил в империалистическую войну, сражаясь за Россию.

— Рука у меня еще крепкая, глаз зоркий. Чем могу помочь вам? — спросил поляк.

Он взялся обходными путями провести танковую роту через лес в тыл врага. И провел. Наши танки как снег на голову обрушились на фашистов.

В Невенглоще к командиру танкового батальона подошла немолодая женщина — Марианна Губецкая. Жестом она показала на сад, где в засаде было орудие. Орудие немедленно было ликвидировано.

Танковый взвод 36-й бригады, двигавшийся во главе танкового батальона к городу Лукув, в одном из боев сопровождал 15-летний сын местного кузнеца Бронислав Ковчук. Мальчик, знавший здесь каждый кустик, каждую тропинку, сидя на броне головной машины, показывал дорогу в тыл врага. Его ранило осколком мины. Когда танкисты пытались сдать мальчика санитарам, он категорически отказался покинуть танк.

Могучие, как очистительная гроза, советские войска победно двигались вперед. Теперь уже никакая сила не могла остановить их. Угнетенные фашизмом трудящиеся Польши встречали их приближение, как окутанный мраком мир встречает долгожданный восход солнца.

На окраине города Седлец наши танкисты застали трогательную сцену: старик поляк, окруженный женщинами и детьми, писал цветным ученическим карандашом на белой фанере, писал волнуясь, роняя на фанеру скупые слезы, путая русские буквы с латинскими: «Здравствуй, русский брат, жолнер».

И все, кто был с молчаливым стариком в соломенной шляпе, — босоногие ребятишки, женщины с ветками спелых черешен — вышли нам навстречу, неся впереди фанеру с красной строкой.

В ночь перед наступлением на Седлец к командному пункту корпуса подкатил броневик. Из него вышли двое военных в польской форме.

— Из политотдела 1-й Польской армии, — представились они.

Завязалась беседа. Польские товарищи рассказали, что

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ

21 июля Крайова Рада Народова, созданная еще во время оккупации и исполнявшая роль польского парламента, учредила в Хелме Любельском свой исполнительный орган — Польский Комитет Национального Освобождения — первое правительство народной Польши.

Товарищи ознакомили нас с Июльским манифестом — программным документом, принятым 22 июля 1944 года, который провозглашал социалистические основы нового общественно-экономического строя страны. Этот день и стал днем рождения народной Польши — первого в истории польского государства трудящихся.

Рано утром на следующую день во многих частях нашего корпуса прошли короткие митинги, на которых воины-танкисты, узнав о программе нового польского правительства и о том, что рядом с нами против гитлеровцев воюет регулярная польская армия, поклялись еще самоотверженнее и беспощаднее бить врага, не давая ему передышки.

Слово свое танкисты держали крепко. Сразу же после митинга они садились в боевые машины и шли в наступление. Июльские дни 1944 года были жаркими и в прямом и в переносном смысле слова. Особенно ожесточенный характер носили бои за город Седлец.

Этот крупный узел шоссейных и железных дорог на подступах к Варшаве гитлеровцы обороняли отчаянно. Они стянули сюда части нескольких пехотных дивизий, а также 3-ю танковую дивизию СС «Мертвая голова» и 5-ю танковую дивизию СС «Викинг». В городе курсировали три вражеских бронепоезда. Окраины были приспособлены к обороне: места перекрестков противник прикрывал огнем из артыных в землю танков, самоходных орудий и противотанковой артиллерии; на площадях и в парках появились окопы, траншеи, опорные проволочные заграждения; в подвалах каменных зданий гитлеровцы оборудовали доты.

Но ничто не могло удержать наступательного порыва наших воинов. 31 июля Седлец был взят.

Освобождая польскую землю, отличились в боях тысячи наших воинов. Их влекли в бой неукротимая ненависть к врагу, любовь к жизни, стремление избавиться от коричневой чумы — фашизма. А постоянными спутниками в ратном воинском труде были смелость, мужество, отличное знание техники и оружия, умелое применение их в бою.

Сейчас, когда мы говорим молодым: учитесь, овладейте техническими знаниями, упорно занимайтесь техническими видами спорта — это не для красного слова. Мы вкладываем в эти понятия совершенно конкретный смысл. В будущей войне, если ее развяжут империалисты, технические знания понадобятся воинам куда больше, чем в прошлой!

..В моем блокноте того памятного лета 1944 года сохранилось много записей о героизме и умении управлять техникой наших воинов-танкистов.

Командир 65-й танковой бригады полковник А. Т. Павлушко на подступах к Седлецу решил частью сил преследовать отступающих гитлеровцев. Первым в атаку пошел танковый взвод комсомольца лейтенанта И. Бондаренко. Он с ходу вел прицельный огонь по врагу, не давая ему увести танки с поля боя. Механик-водитель сержант Абайдулаев, умело маневрируя машиной, смаял два противотанковые пушки врага. Решил командира. Но он не покинул машины. В тот день экипаж Бондаренко уничтожил четыре вражеских танка.

Другой комсомолец механик-водитель Я. Прищепа, когда ранило командира, принял на себя командование. В бою он подбил «пантеру» и два противотанковых орудия... Механик-водитель старший сержант М. Мантуров гусеницами своей машины раздавил вражескую пушку и несколько пулеметов с расчетами.

Сколько таких записей!

На всем героям, госчастливилось дожить до радостного дня победы. Но их дела, их мужество, беззаветная борьба за свободу и счастье людей останутся вечно в нашей памяти.

На так давно группа советских и польских военнослужащих, побывав в Седлеце, возложила венок и на могилу наших воинов-танкистов.

— Вечная вам слава! — сказал один из польских офицеров. — Вы были настоящие герои.

И, обращаясь к нашим воинам, добавил:

— Могу вас заверить как клятым: за Бугом у вас настоящие братья. Мы не дрогнем под общим знаменем.

Да, наша дружба, наше братство нерушимы. Они омыты и скреплены кровью в общей борьбе!

Полковник К. ПОРТНЯГИН, преподаватель Военно-политической академии имени В. И. Ленина, участник боев за освобождение Польши.

ПОЛЬСКИЕ АВТОМОБИЛИ СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Обзор составлен по материалам польского журнала „Мотор“

В 1938 году автомобильный парк Польши едва насчитывал 50 тысяч машин. Промышленность выпускала всего лишь около 4 тысяч автомобилей в год, причем львиная доля производства находилась в руках польского филиала итальянской фирмы «ФИАТ».

После окончания войны народная Польша фактически заново начала создавать автомобильную промышленность. В Страховицах вырос завод грузовиков, с помощью СССР были построены современные автозаводы в Жерави и Люблине.

Сейчас, когда польский народ отмечает двадцатую годовщину освобождения от фашистских захватчиков, в стране существуют 6 автомобильных заводов, выпускающих в год около 50 тысяч машин. Польша теперь сама изготавливает автомобильные карбюраторы и приборы зажигания. В 1964 году даст бензин большой нефтеперерабатывающий завод в Плоцке, начато строительство крупнейшего в Польше Ольштынского шинного завода, расширяется завод по производству автомобильных поршней в Познани.

За минувшее двадцатилетие построено около 18 тысяч километров новых дорог и реконструировано около 22 тысяч километров старых.

Сейчас польская автопромышленность стоит на пороге новой пятилетки 1964—1968 гг. Основное внимание будет уделено реконструкции и расширению существующих заводов, чтобы и концу пятилетки они смогли выпускать до 120 тысяч автомобилей в год. Будет ра-

ционально решена проблема запасных частей, возникнет сеть специализированных предприятий, расширится сотрудничество с автопромышленностью других социалистических стран.

Что же сейчас выпускают автомобильные заводы Польши и наковы их планы на пятилетку?

Завод ФСО в Жерави под Варшавой начал свою деятельность в 1952 году с автомобиля «Варшава М-20». Первоначальная модель ныне значительно модернизирована. Теперь «Варшава-202» выпускается с 70-сильным верхнеклапанным двигателем, усовершенствованной передней подвеской, главной передачей и измененной облицовкой радиатора. Помимо пятиместного седана из ворот завода выходят пикап и санитарная машина. В апреле 1962 года был изготовлен стотысячный легковой автомобиль. Недавно разработана конструкция новой санитарной машины (модель 202-А), и в 1965 году начнется ее выпуск. В конце 1964 года завод намерен освоить «Варшаву-203» с совершенно новым кузовом, гнутыми стенками, увеличенным багажником. Двигатель сохранится от модели 202.

Что касается другой модели завода — малолитражки «Сирена-102», то основы ее конструкции (двухтактный двигатель, передние ведущие колеса, двухдверный кузов) сохраняются до конца пятилетки. Но автомобиль станет на 150 кг легче, появится новый трехцилиндровый двигатель, а с 1965 года — полностью син-

хронизированная коробка передач. Производство «Сирен» значительно расширится, и завод сможет выпускать в конце пятилетки до 40—50 тысяч автомобилей ежегодно.

С 1949 года сходят с конвейера завода в Страховицах грузовые автомобили. Продукция завода — четырехтонные машины «Стар С-27» с кабиной над двигателем, самосвал В-27, тягач Ц-27 и грузовик З-27 с удлиненной базой. Помимо этого, недавно освоены трехосный А66 повышенной проходимости и шестнадцатицилиндровый дизель для Ельчанского автозавода. Взамен нынешнего бензинового двигателя завод разработал для своих грузовиков шестнадцатицилиндровый дизельный С-53 мощностью 110 л. с. С каждым годом их выпуск растет, и в этом году из ворот завода выйдет уже 3000 машин с дизельными двигателями. Модернизируется и «Стар А-66», на котором появятся герметизированные тормоза, улучшенная подвеска и новый передний мост.

Сейчас завод работает над пятитонным «Стар-200», производство которого намечается начать в 1968 году. У этой

У НАС
Motor
В ГОСТЯХ

у нас Motor в гостях

Н О В Ы Е Р У Б Е Ж И М О Т О П Р О М Ы Ш Л Е Н Н О С Т И

машины будет 125-сильный дизель, пятиступенчатая коробка передач, более совершенная компоновка шасси.

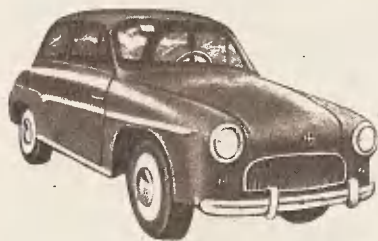
Другим крупным предприятием по производству грузовиков является Ельчанский завод. Сейчас там строится по чехословацкой лицензии восьмитонные грузовые автомобили «Зубр» с дизельными двигателями мощностью 140 л. с., а в будущем основной продукцией станет машина «Тур» грузоподъемностью 8—10 тонн. Ее проектирование и доводку ведут совместно чешские и польские инженеры, а производство машин будет организовано в обеих странах.

Помимо грузовиков, Ельчанский завод выпускает по лицензии «Шкода» комфортабельные автобусы.

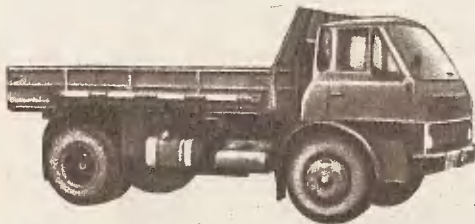
Недавно конструкторским бюро завода разработан малый туристский автобус МАТ на 16 мест. Он пригоден и как автобус для ночных маршрутов (25-местный вариант). У него дизельный двигатель мощностью 125 л. с. МАТ может развивать 90—110 км/час. Ожидают, что производство этих машин начнется в 1965 году.

Люблинский завод строит полутонные грузовики А-08 с кабиной над двигателем и фургоны «Жук» грузоподъемностью 800 кг.

В новой пятилетке большое внимание уделяется специализации предприятий. Так, завод в Кротосине будет выпускать для всех автозаводов Польши поршневые пальцы, завод в Гданьске наладит массовое производство вкладышей подшипников двигателя, рессоры будут изготавливаться только в Красно, а Вроцлав будет снабжать все автозаводы гидравлическими прессами. Это позволит высвободить на существующих заводах производственные мощности для увеличения выпуска автомобилей.



Модернизированный автомобиль «Skoda-103C» с двигателем и коробкой передач «Вартбург».



Опытный образец 10-тонного грузовика «Тур», разработанный польскими и чехословацкими инженерами.



Новый туристский автобус МАТ.

Лет десять назад польский мотоцикл был дивовишной на европейских дорогах. Да и в самой Варшаве каждая машина с отечественной маркой собирала толпу любителей. А сейчас в стране шесть крупных мотозаводов.

Варшавская фабрика мотоциклов (ВФМ) выпускает мотороллеры «Оса» класса 175 см³, мотоциклы ВФМ и отдельно двигатели. У ВФМ одноцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом 123 см³, мощностью 5,5 л. с. при 5300 об/мин. Он расходует 2,4 л топлива на 100 км.

Очень удачна, по нашему мнению, конструкция мотороллера «Оса», имеющего и привлекательный внешний вид (мотороллер окрашивается в два цвета). Рабочий объем двигателя этой машины — 175 см³, мощность — 8 л. с. при 4800 об/мин. Охлаждение — принудительное — от иррылячати вентилятора на маховике. Особенно интересно в этой машине то, что корпус, фары и капот изготавливаются из пластмассы. Детали втрое легче стальных.

Отлично мотоциклов, которые выпускает Варшавский завод транспортных средств (ВСК), от машин ВФМ лишь в нескольких элементах ходовой части (передняя вилка, задняя подвеска).

Двигатель, схожий конструктивно с двигателем «Осы», ставится на мотоцикл СХЛ модели М-11, выпускаемый заводом в г. Кельце. Разница лишь в отсутствии принудительного воздушного охлаждения. Степень сжатия его — 7,0, мощность при 5000 об/мин — 9 л. с., вес машины — 114 кг; скорость может достигать 90 км/час. Расход топлива составляет 3 л. на 100 км.

Более мощные мотоциклы выпускает Щецинская фабрика (СФМ). Основное ее изделие — мотоцикл «Юнак» с четырехтактным 350-кубовым двигателем. Мощность двигателя «Юнака» — 19 л. с. при 6000 об/мин. Степень сжатия — 7,0, а максимальная скорость — 120 км/час. Машина весит 170 кг и расходует 4 л бензина на 100 км.

У изготовленных на базе «Юнака» моделей М07С и М07Р мощность поднята до 22 л. с., вес снижен до 162 кг, а дорожный просвет увеличен. Первая модель предназначена для кросса, вторая — для многодневных соревнований.

Маленькие машины выпускает Вроцлавский завод металлоизделий. Его продукция — мопед «Жай» с двигателем рабочим объемом 49,8 см³ и мощностью 1,6—2 л. с. при 5000 об/мин. Двигатель одноцилиндровый и выполнен в блоке с коробкой передач.

Но самый лучший мопед в Польше — это «Рысь» того же завода. Двигатель «Рыси» тот же, что и у «Жака», но заднее колесо поддресорено; имеются боковые декоративные металлические кожухи, седло-подушка и спидометр, вделанный в фару.

Небольшой мопед «Комар», выпускаемый велосипедным заводом в Быдгоще, весит всего 45 кг. Двигатель его — тот же, что у «Жака» и «Рыси».

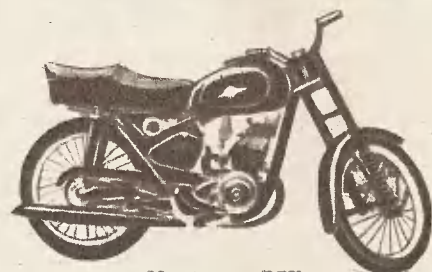
В мотоциклетной промышленности уже давно существует кооперация и специализация. Завод в Денбе поставляет моторы мотозаводу ВСК и Быдгощскому заводу мопедов, а Варшавская фабрика мотоциклов не только обеспечивает себя моторами для мотоциклов (125 см³) и мотороллеров (175 см³), но и снабжает ими завод в Кельцах.

В настоящее время польская мотоциклетная промышленность полностью удовлетворяет потребности страны в мотоциклах. В этом году ввоз иностранных

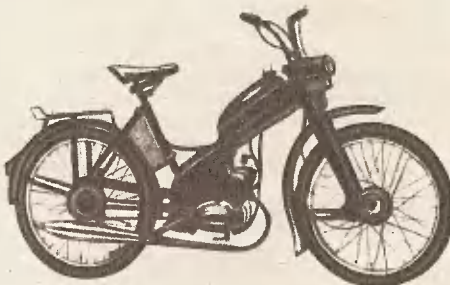
Инженеры В. Зобнин и В. Камерилов недавно побывали в Польской Народной Республике и познакомились с мотоциклетной промышленностью. Об ее развитии они рассказывают в этой статье.

мотоциклов прекращен, больше того — польские заводы начинают поставлять продукцию на экспорт.

В 1964 году мотоциклетной промышленностью Польши будет выпущено 100 тысяч мотоциклов класса 125 см³ (ВФМ



Мотоцикл ВСК.



Мопед «Комар».

и ВСК), 30 тысяч класса 175 см³ (СХЛ) и 9 тысяч — 350 см³ («Юнак»). Кроме того, запланирован выпуск 5 тысяч мотороллеров «Оса» класса 175 см³ и 35 тысяч мопедов «Комар».

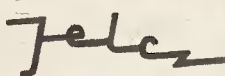
А что нового даст мотоциклетная промышленность в пятилетке?

ВФМ разрабатывает новую модель М-16, производство которой начнется в конце 1965 года. Она появится в двух вариантах: 125 и 175 см³.

В настоящее время ведутся работы над мотороллером класса 50—100 см³, а заводы ВСК и моторный в Денбе вскоре приступят к выпуску долгожданной «Саренны» — современного мотоцикла с хребтовой рамой, мощным двигателем (9 л. с., 125 см³) и четырехступенчатой коробкой передач.

Польские машины стоят на уровне лучших мировых образцов. Технологическая оснащенность и культура производства мотозаводов также весьма высоки. В скором времени намечается создание новых конструкций. Все это радует нас, советских людей, искренних друзей Польской Народной Республики.

Это эмблемы предприятий, выпускающих автомобили и мотоциклы.



Автомобильный спорт в Польской Народной Республике принадлежит к числу самых любимых и популярных видов спорта. Так же, как футбол и легкая атлетика, автомобильные и, особенно, мотоциклетные гонки привлекают огромное количество зрителей.

Тысячи людей посвящают свой досуг занятиям автоспортом. В Польше активно работают многочисленные спортивные автомобильные клубы и секции, построены специальные спортивные сооружения. Лучшие гонщики страны стали грозной силой на международной арене.

Но так было далеко не всегда. В польской Польше автоспорт был спортом избранных, спортом одиночек.

Основы для массового развития мотоциклетного и автомобильного спорта были заложены только после освобождения страны, когда власть перешла в руки народа.

За 20 лет в Польской Народной Республике автоспорт шагнул далеко вперед. Особенно значительные успехи мотоциклистов, выступающих в гонках на гравийной дорожке — «жужеле», как принято называть эти соревнования в Польше. В послевоенные годы за короткое время в разных городах были сооружены гравийные трассы, закуплены специальные мотоциклы, организованы многочисленные клубы жужловцев.

В стране ежегодно разыгрываются личные и командные первенства, причем команды гравийщиков (по 8 человек) объединены в две лиги. В прошлом году чемпионами первой (высшей) лиги стали спортсмены клуба «Гурник» из города Рыбник, а среди 11 команд второй лиги лучшей была «Уния» из Тарнува.

Кроме двух первенств, разыгрывается приз «Золотой шлем» для сильнейших гонщиков. Сумма очков, набранных в 6—8 этапах, определяет победителя этих интересных соревнований. В прошлом году приз завоевал известный гравийщик И. Май.

В Польше выросли спортсмены международного класса. Не раз выходили они в финал личного чемпионата мира. В 1961 году польская команда в составе Ф. Капала, М. Кайзера, Г. Жито и М. Полударка стала чемпионом мира, опередив англичан и шведов.

Не меньшей популярностью, чем гравийные гонки, пользуются в Польше мотоциклетные кроссы. Три из четырех мотоциклетных заводов в стране имеют свои команды, которые участвуют во всех крупнейших соревнованиях. Кроссмены мотозавода СХЛ — сильнейшие в Польше. Г. Харазим и Е. Фрелих выиграли первенство страны в прошлом году в классах 125, 175 и 250 см³. Чемпионат страны по кроссу проводится в несколько этапов (в прошлом году их было шесть) и разыгрывается в пяти классах.

КОНСТРУКТОР И ГОНЩИК

Среди участников автомобильных гонок часто можно увидеть невысокого, слегка прихрамывающего человека в очках с толстыми стеклами. Это — Ежи Янкоаский. Прежде он был мотогонщиком, но попал в аварию и повредил ногу. Неоднократно чемпиону Польши пришлось расстаться с мотоспортом. Но Ежи был не только спортсменом. Он был придуманным конструктором и, работая сначала на заводе СХЛ в Кельцах, а потом на ВФМ в Варшаве, создал несколько конструкций мотоциклов. Известный польский мотороллер «Оса» был разработан под руководством Янкоаского.

У Янкоаского 24 патента на изобретения и богатый опыт практической работы. Поэтому, когда появилась на свет новая, пятнадцатая по счету, конструкция неутомимого Ежи — гоночный автомобиль РАК, — мало кто удивился. Но когда сам Янкоаский на этой машине стал одерживать одну победу за другой — тут уже удивлялись и ветераны автоспорта. В 1961 году появился «РАК-Юниор», который год спустя был модернизирован.

ПОЛЬША РАСТИТ СПОРТСМЕНОВ

Обзор составлен
по материалам польского
журнала „Мотор“

Что же касается многодневных соревнований, то можно смело сказать, что польские гонщики — опасные соперники на любых международных встречах. Представители завода СХЛ Г. Харазим и З. Вечорек на шестидневке ФИМ 1963 года завоевали золотые медали.

Непременным участником международных соревнований является завод СФМ, находящийся в Щецине. На заводе большая спортивная секция, здесь создан специальный мотоцикл «Юниак» с четырехтактным двигателем для многодневки.

Подготовка мотоциклов для этих соревнований ведется не только на заводах. Центр технической подготовки при Мотоспортивном союзе Польши в Варшаве в этом году выпустил целую серию специальных мотоциклов в классе 175 см³. Впоследствии их количество возрастает до 40.

Польша — страна-организатор одного из самых известных в Европе многодневных соревнований: «Татранского рейда». В этом сложном трехдневном испытании чаще всего победа доставалась хозяевам трассы.

После некоторого затишья снова начался бурный подъем кольцевых мотоциклов. Раньше можно было заранее предсказать исход чемпионата страны в каждом классе. Специальные гоночные мотоциклы насчитывались единицами, а участвовали они в соревнованиях вместе с серийными машинами. Теперь гоночные мотоциклы выделены в отдельную группу. Первенство же республики разы-

Многие неши любители автоспорта видели РАКИ Янкоаского и самого конст-



Гоночный автомобиль РАК.

руктора во время международных автогонок в Ленинграде, где в 1962 году он занял четвертое место.

ЛУЧШИЙ ГАРЕВИК

Флориан Капала. Это имя в Польше знает каждый мальчишка. В 1953, 1956, 1961 и 1962 годах нестарейший Флорек был сильнейшим по гравийным мотогонкам в Польше. В 1961 году он сделал «дубль», завоевав и звание чемпиона и «Золотой

У нас
Motor
В ГОСТЯХ

шлем» в классах 125, 175 и 350 см³, где спортсмены выступают только на машинах серийного производства с форсированными двигателями. Чемпионат Польши по кольцу проводится в шесть этапов. Интерес и в этом соревновании очень велик. Сильнейшими гонщиками страны в прошлом году стали Е. Брендлер (125 см³), Г. Хейнек (175 см³) и А. Гураль (350 см³).

Не менее разительные перемены произошли за 20 лет и в развитии автомобильного спорта.

Уже четвертый сезон проводятся в Польше соревнования по картингу — новому и наиболее доступному виду автомобильных соревнований. Картинг получил признание в Чешехове, Радоме, Червенце, Познани, Слупске и других городах. Все картингисты разбиты на две группы: «сеньоров» (сильнейшие спортсмены) и «юниоров» (куда входят и новички). Соревнования проводятся только в одном классе — 125 см³. Все карты снабжены отечественными моторами ВФМ или ВСК. На большей части машин установлены тормоза на четырех колесах. Среди сильнейших картингистов можно назвать В. Шикманского, Ф. Кукулу и Р. Жидоровича, занявших первые три места в прошлогоднем чемпионате Польши.

Наиболее значительным событием в шоссейно-кольцевых гонках было, пожалуй, оздание отечественных гоночных автомобилей РАК формулы «юниор». Эти машины стартовали и на трассах международных соревнований в Ленинграде и Минске. Конструктор их — Ежи Янкоаский.

В первенстве Польши 1963 года по сумме результатов четырех гонок (Велосток, Люблин, Гливице, Тихи) чемпионом стал Л. Велак из РАКе, опередивший Я. Кельбання и Г. Тимошка.

В труднейшем ралли Монте-Карло нынешнего года экипаж Л. Велак — С. Зесадл на «Фиаг-Абарт» занял третье место в своем классе.

Польские автоспортсмены поддерживают дружеские связи со спортсменами многих стран. Представители Мотоспортивного союза Польши активно участвуют в работе международных федераций автомобильного и мотоциклетного спорта.

шлем», который разыгрывался тогда впервые. Много лет он был бессменным членом сборной страны, не раз побеждал в крупных международных соревнованиях, несколько раз выходил в финал чемпионата мира.

Польша обязана Капале ростом престижа польского гравийного спорта, а Капала обязан народной Польше тем, что она дала возможность простому автослесарю стать гонщиком экстра-класса.



На дорогах и в городах народной Польши — всюду машины

отечественного
производства.



О неисправностях механизма сцепления, коробки передач и кик-стертера

Механизм сцепления. Если правильно отрегулированное сцепление включается не плавно, а рывками, то для установления дефекта необходимо сцепление разобрать.

Прежде всего снимают левую крышку. Педаль переключения перед этим демонтировать не нужно: ее следует установить в положение для переключения передач, а не в положение пуска двигателя. Педаль снимают вместе с крышкой и валом переключения (осторожно, чтобы не потерять отжимную крышку вала). Перед снятием крышки сливают масло из картера коробки передач или кладут мотоцикл на правый бок, предварительно сняв аккумулятор.

Затем обычным 10-миллиметровым рожковым ключом снимают пружины сцепления (рис. 1) и вытаскивают запорные штифты. После этого легко вынимаются все диски и выжимной грибок.

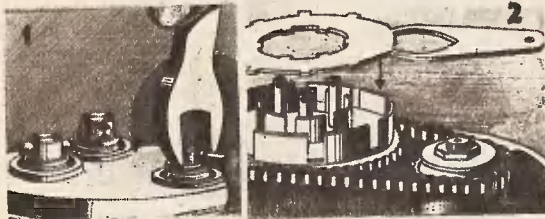


Рис. 1. Разборка сцепления.

Рис. 2. Приспособление для отвинчивания гайки малого барабана.

Теперь можно осмотреть внутреннюю поверхность наружного (большого) барабана сцепления. Если обнаружатся явно выраженные следы от трения наружных торцов «пробковых» дисков, то эти диски нужно проточить или зашлифовать, чтобы их диаметр уменьшился примерно на 0,5 мм. После этого диски не будут заклинивать наружный барабан (а моменты сближения поверхностей барабанов вследствие их взаимного биения).

Если ярко выраженных следов трения на внутренней поверхности большого барабана не окажется, то это значит, что неисправность может заключаться в крайнем «пробковом» диске, прилегающем к большому барабану: при несколько увеличенном зазоре между торцами барабанов выступы этого диска временами могут выходить из пазов малого барабана. Для устранения неисправности надо отогнуть выступы немного вверх (на себя).

Кик-стертер. Если при пуске двигателя педаль срывается и слышится скрежет, а вал не проворачивается, придется снять барабан сцепления. Для этого после извлечения всех дисков нужно расшплинтовать и отвернуть гайку, крепящую барабан на первичном валу. Малый барабан застопоривается специальным приспособлением (рис. 2), которое, кстати, можно изготовить из двух старых дисков (ведомого и ведущего), соединив их сваркой, клепкой или болтами. Можно также включить четвертую передачу и, затормозив заднее колесо, обойти ее без приспособления. Как правило, малый барабан легко снимается со шлиц первичного вала.

ТЕМ, Кто ездит на „ЯВЕ“

В редакцию приходит множество писем от владельцев мотоцикла «Ява». Они просят советов по устранению неисправностей, появляющихся в процессе эксплуатации. Редакция обратилась к специалистам и публикует их ответы на эти вопросы.

Рассказывает механик московской мастерской гарантийного ремонта мотоциклов «Ява» и «Чезет» В. Т. БОЙКО.

Для снятия большого барабана не нужно снимать ведущую звездочку коленчатого вала. Лучшее подвигать барабан вдоль оси (туда и обратно), чтобы выдвинуть втулку, которую нужно извлечь (рис. 3). Теперь барабан сдвигается в сторону звездочки на толщину втулки; при этом цепь ослабится настолько, что снимется вместе с барабаном.

Мы уже приблизились к месту неисправности. Нужно снять стопорное кольцо (рис. 4), шайбу, пружину и пусковую шестерню и осмотреть храповик, имеющийся на ее торце. Острые крошки его зубьев могут быть сильно выкрошены, и такую шестерню нужно заменить. Если зубья храповика не очень попорчены, зацепление с зубьями на поводке, приклепанном к барабану, можно улучшить, прижав с большим усилием шестерню к поводку (в рабочем положении) при помощи больших тисков или прессы. При этом дефект зубьев поводка (покоробленность) исправится храповиком шестерни. Что-

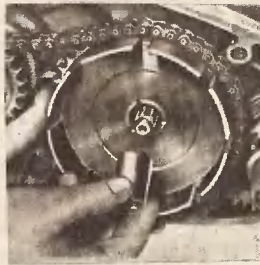


Рис. 3. Снятие большого барабана.

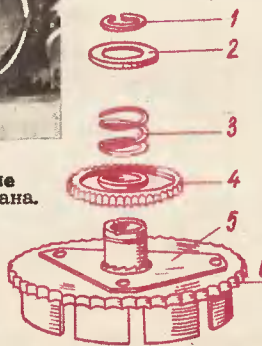


Рис. 4. Разборка большого барабана: 1 — стопорное кольцо; 2 — упорная шайба; 3 — пружина; 4 — заводная шестерня; 5 — поводок с зубьями; 6 — барабан со звездочкой.

бы не повредить барабан (цилиндрическую часть), нужно подложить оправку (рис. 5).

Перескакивание педали переключения передач на положение «заводка». Эта неисправность проявляется при переключении с высших передач на низшие (или включении первой), то есть тогда, когда рычаг идет вверх. На включая передачу, он перескакивает назад на «заводку». Этот дефект нужно устра-

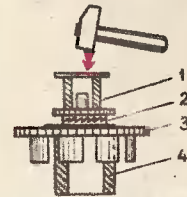


Рис. 5. Схема выправления зубьев поводка: 1 — оправка; 2 — шестерня; 3 — барабан; 4 — оправка.

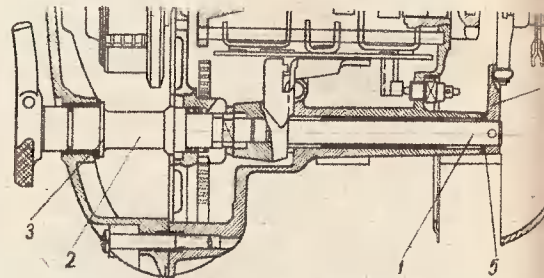


Рис. 6. Валики переключения: 1 — переключающий валик; 2 — вал рычага переключения; 3 — упорный буртик; 4 — кулачок автомата выжима сцепления; 5 — дистанционные шайбы.

нять, как говорится, в зародыше, а противном случае придется менять переключающий валик коробки передач.

Проскакивание вала, на котором крепится рычаг переключения, происходит из-за недостаточного осевого перемещения его влево. При этом выступы конца вала не полностью входят в пазы переключающего валика и, сравнительно быстро заваливая края пазов, выходят из зацепления. Исправить дефект можно, проточив упорный буртик вала (рис. 6), которым он упирается во внутреннюю часть левой крышки картера.

Необходимую величину проточки нужно сделать разной величины кератовавшей части выступов конца вала (практически 2—3 мм). Коленчатый вал следует протачивать победитовым резцом.

Зависание рычага переключения передач в верхнем или нижнем положении. Это неприятное явление происходит вследствие нарушения профиля кулачка автоматического выключения сцепления. Из-за малых рабочих скосов кулачка не обеспечивается возвращение ролика в среднее положение. Недостаточно скошенную поверхность кулачка можно выправить наждачным камнем, закрепленным в патроне ручной электродрели на оправке (рис. 7).

Профиль кулачка можно исправить также на обычном наждачном точиле, но для этого кулачок придется снять. Нужно отвернуть правую крышку картера, затем — держатель выжима сцепления и снять кулачок, выбив его шпильку тонким бородком (снизу вверх), как показано на рис. 8.

При постановке кулачка на место нужно не забыть надеть дистанционные шайбы на выступающую часть валика.

При надавливании кулачка рычаг переключения надо поставить в положение «заводка». Тогда валик не будет утапливаться.

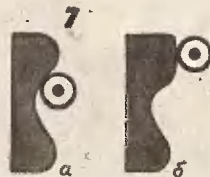


Рис. 7. Профили кулачков: а — правильный; б — неправильный (зависание педали в нижнем положении).



Рис. 8. Выбивание шпильки кулачка.

Для сведения. В последнее время на двигателях «Ява-350» устанавливаются поршни, укороченные на 1 мм, причем изготовленные из нового сплава (АлСи 20) с измененным номером по каталогу — 354-12-110/120 (поршни прежнего выпуска имеют номер — 354-12-018/027). Поэтому надо иметь в виду: в один двигатель следует устанавливать поршни одинаковой длины и из одного сплава (имеющие одинаковый вес).

Начальник Московской станции технического обслуживания мотоциклов В. М. МИЛЛЕР рассказывает

О неполадках передней вилки

На мотоциклах «Ява» с двигателем 250 см³ (модель 353/4) и 350 см³ (модель 354/4) применяется телескопическая передняя вилка, отличающаяся долговечностью, простотой в обслуживании и большим ходом нижней подвижной части (150 мм). Два гидравлических амортизатора установлены в трубах перьев вилки. Кроме главных амортизаторов, имеются дополнительные — буферные. На качество работы амортизатора влияют (главным образом) количество и вязкость масла, а также степень износа втулок. При их чрезмерном износе амортизатор плохо смягчает удары, так как масло «не сжимается», а уходит свободно вдоль втулок.

Неполадки в работе гидравлического амортизатора сопровождаются обычно характерными признаками: при полном сжатии вилки слышен металлический звук удара, и амортизатор плохо гасит колебания.

Причин может быть много. Если в амортизаторах недостает масла (в каждом из перьев должно быть по 150 см³),

нужно его долить. Бывает, что поршень 10 амортизатора (рис. 9) соскакивает со штока 12. Если шток выпал из-под верхней гайки 3 — следует его привернуть, как показано на рис. 10, удерживая шток ключом (рис. 11). При чрезмерном износе поршня 10 (см. рис. 9) или внутренней поверхности трубки амортизатора 16 надо заменить эти детали.

Сопротивление при сжатии пружин (несмотря на то, что наконечник движется свободно) свидетельствует о том, что слишком много масла в перьях вилки или же сорт масла неподходящий (чрезмерно вязкое). Излишек нужно



Рис. 10. Монтаж штока амортизатора.

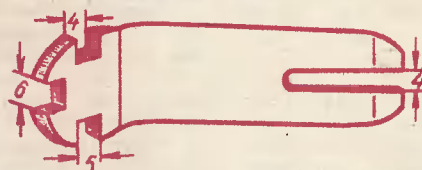


Рис. 11. Ключ для монтажа-демонтажа штока и подтяжки спиц.

слить. Летом рекомендуется употреблять веретенное масло, зимой — 50 процентов веретенного масла и 50 процентов трансформаторного.

Если около спусковой пробки 8 и гайки 15 наконечника подтекает масло, нужно подтянуть пробку и гайку и заменить прокладки под обеими деталями (в случае повреждения).

Движение наконечников в перьях вилки может сопровождаться трением о кожу 6 пера и заеданием. Причина: внутренняя стенка кожура и гайка 15 наконечника соприкасаются и трутся. Обычно это вызывается износом или

смещением силового направляющего кольца. Нужно заменить кольцо или комплектную гайку. После поездки по пыльной, грязной или мокрой дороге рекомендуется трущиеся места вилки протирать.

При разборке передней вилки необходимо соблюдать следующую последовательность:

- 1) снять переднее колесо и передний грязевой щиток, после этого снять верхний кожух 5 фары;
- 2) вывернуть клапан 2 и контргайку 4, вывернуть из основной трубки гайку 3 и вынуть ее вместе со штоком;
- 3) отжать наконечник вверх, захватить шток на лысках ключом и отвернуть гайку 3;
- 4) ослабить гайку стяжного болта в нижней траверсе вилки и выдвинуть перо вниз;
- 5) вывернуть клапан 2 из основной трубки вилки.

Может случиться, что перо сидит плотно в гнезде траверсы и его нельзя вынуть. В таком случае на основную трубку снова надевают гайку 3, не затягивая ее до конца на два оборота. Затем несколькими осторожными ударами по гайке сверху выбивают конический конец основной трубки из гнезда верхней траверсы. Гайку 3 после этого снова отвинчивают и снимают перо.

При всех ремонтах, потребовавших замены втулок или других деталей, а также после пробега 500—600 км нужно сменить масло в перьях вилки. Если вилка не подтекает и не стучит, разбирать ее не следует.

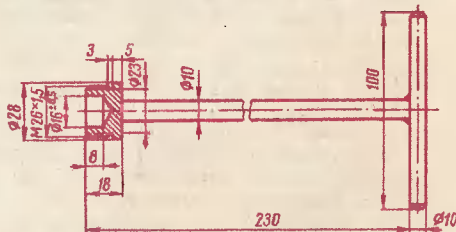


Рис. 12. Приспособление для вытягивания несущей трубки.

Разборку и сборку перьев передней вилки упрощает приспособление для вытягивания и выжимания несущей трубы из верхнего траверса. Как видно из рис. 12, оно изготавливается из резьбовой пробки, приваренной к двум десяти миллиметровым пруткам, соединенным в виде буквы «Г», также электросваркой. Работе приспособления показана на рис. 13.

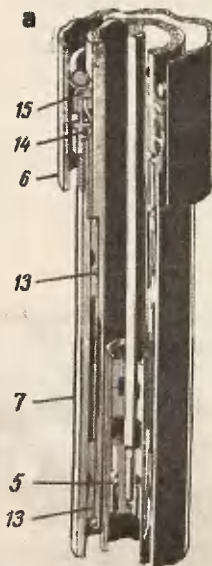
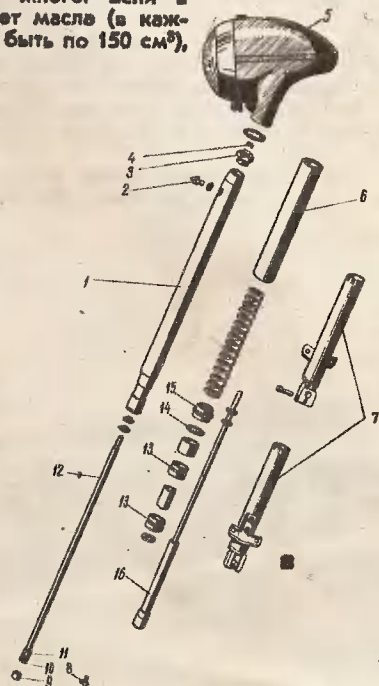
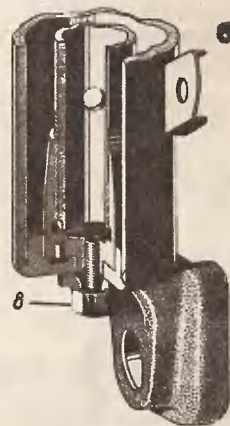



Рис. 9. Устройство передней вилки: а — амортизатор; б — буферный амортизатор; в — основные детали передней вилки; 1 — несущая трубка; 2 — клапан; 3 — гайка несущей трубки; 4 — гайка штока верхняя; 5 — верхний кожух; 6 — верхний кожух; 7 — наконечник перьев; 8 — спусковая пробка; 9 — гайка; 10 — поршень; 11 — направляющая; 12 — шток амортизатора; 13 — втулки буферных амортизаторов; 14 — прокладка; 15 — гайка наконечника с силовым направляющим кольцом; 16 — гидравлический амортизатор.

(Окончание см. на стр. 24).



Рис. 13 — Вытягивание несущей трубки.



Дороги, которые будут

В нашей стране с каждым годом все шире разворачивается дорожное строительство. Задача заключается в том, чтобы связать благоустроенными автомобильными дорогами как можно большее количество городов и других населенных пунктов. О некоторых новых автомагистралях, сооружение которых уже началось или начнется в ближайшем будущем, рассказал корреспонденту журнала «За рулем» начальник Главдорстроя Госкомитета по транспортному строительству СССР тов. В. К. ШВЕДЕНКО.

— Прежде всего, — сказал В. К. Шведенко, — следует сообщить читателям журнала «За рулем» о том, что началось строительство автомагистрали Москва—Волгоград, протяженностью 1050 километров. Она свяжет столицу с городом-героем на Волге, а также промышленные и сельскохозяйственные районы Рязанской, Тамбовской, Липецкой, Воронежской и Волгоградской областей.

Дорога начнется от существующего Каширского шоссе и пройдет вблизи многих населенных пунктов, не пересекая их, что обеспечит скоростное и безопасное движение транспорта. К Рязанску, Мичуринску, Тамбову, Котовску, Борнсоглебску и ряду других городов будут сделаны подъездные пути. Дальше трасса пересечет реки Лесной Воронеж, Ворону, Хопер, Медведицу, Бузулук, Иловлю. Здесь также будут построены железобетонные сборные автодорожные мосты.

Новая магистраль рассчитана на движение автомобилей со скоростью 100—120 километров в час. Проезжая часть будет окаймлена белыми щебеночными полосами шириной по 0,5 метра. Они рельефно выделяют края дороги, особенно ночью. Ширина обочины — 2,5 метра, что позволит останавливаться на них автомобилям, не задерживая движения по дороге.

На ряде участков покрытие дороги будет выполнено из напряженно-армированного бетона. Это позволит значительно уменьшить его толщину, а также сделать температурные швы не через 6—7 метров, как обычно, а через 50—100 метров. Такая «бесшовная» дорога обладает высокими эксплуатационными качествами.

Для того чтобы исключить простои транспорта у железнодорожных переездов и для большей безопасности движения, все пересечения намечено осуществить в разном уровне. Это даст возможность водителям не останавливаться и не снижать скорости.

Авторы проекта новой магистрали М. Л. Соколов, Н. М. Ан-

тонов и А. В. Волкоиский предусмотрели ряд мероприятий для повышения безопасности движения.

Отсутствие в районе строительства дороги камня вынудило проектировщиков широко использовать в качестве основания под цементное покрытие местные грунты, укрепив их битумом и цементом.

Следует отметить, что при строительстве этой автомагистрали применяется новый метод организации работы: созданы специализированные подразделения по сооружению земляного полотна, дорожной «одежды», мостов и линейных зданий. Такая специализация ускорит строительство, поможет лучше использовать технику и повысит качество работ.

Проектировщики позаботились и о том, чтобы автомагистраль как можно органичнее вписалась в рельеф местности, и использовали все ее особенности. Вдоль дороги будут построены площадки для отдыха у реки или у леса, павильоны. Что же касается гостиниц и ресторанов, то о них позаботятся районные и областные исполкомы.

В 1965 году будет закончен участок автомагистрали Тамбов—Мичуринск.

Три строительные организации — тресты «Куйбышевдорстрой», «Уфимдорстрой» и Управление строительства № 1 сооружают самую большую в Советском Союзе автомагистраль Москва—Куйбышев—Челябинск. Ее длина 1925 километров. Она соединит крупные населенные пункты: Рязань, Пензу, Кузнецк, Сызрань, Куйбышев, Сергиевск, Александровку, Уфу, Усть-Котов, Златоуст, Челябинск.

Основные ее показатели такие же, как и у магистрали Москва—Волгоград. Скорость движения машин—100—120 километров в час. Покрытие дороги — асфальто-бетонное. Интенсивность движения предусматривается дифференцированной: на подходах к крупным административным и промышленным центрам она будет больше.

Эта автомагистраль идет по плотине Куйбышевской ГЭС, пересечет Волгу, Оку, Пронию, Цию, Белую и ряд других крупных рек, через которые будут построены железобетонные мосты.

Трасса дороги проложена в таких местах, где сейчас можно проехать на автомобиле только летом в сухую погоду. Новая автомагистраль обеспечит круглогодичное движение.

В будущем году строители полностью закончат участок Москва—Куйбышев. Вся же дорога войдет в строй в 1970 году.

Сейчас мы строим также автомагистраль Москва—Калуга—Брянск—Севск—Киев. Трасса пролагается в обход



НОВЫЕ КНИГИ ИЗДАТЕЛЬСТВА «ТРАНСПОРТ»

Атоян К. М., Нагорняк Г. А. Эксплуатация автобусов ЛАЗ. Серия «Библиотека шофера». 1964. Стр. 111, тираж 6000, цена 20 коп.

В книге описаны конструктивные особенности и опыт эксплуатации, технического обслуживания и текущего ремонта городских автобусов ЛАЗ-695В и ЛАЗ-695Е и туристских автобусов ЛАЗ-697Е.

Болотников Н. И. Бригада шофера С. П. Шумлина. Серия «Опыт инноваторов автотранспорта». 1964. Стр. 28, тираж 2000, цена 5 коп.

В брошюре описан опыт работы комплексной бригады шоферов и экскаваторщиков, завоевавшей звание коллектива коммунистического труда.

Гордон Р. К. Памятка шинномонтажнику. Серия «Техника безопасности на автотранспорте». 1964. Стр. 28, тираж 9400, цена 3 коп. Памятка предназначена для рабочих участков автохозяйств; она может быть полезна и шоферам.

Гурман В. С., Саркошьян Г. Н. Автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец». Устройство, управление, техническое обслуживание и ремонт. 1964. Стр. 212, тираж 40 000, цена 58 коп. Книга рассчитана на шоферов и владельцев автомобилей.

Зубарев А. А. Регулировка автомобиля ЗИЛ-130. Изд. 2-е, перераб. и доп. 1964. Стр. 86, тираж 26 000, цена 19 коп.

В книге объяснены причины, вызывающие необходи-

мость регулировки механизмов автомобиля, указаны приемы и наиболее целесообразная последовательность выполнения операций.

Книга предназначена для шоферов и механиков.

Кутиков Г. С. Техническое обслуживание автомобилей. Изд. 2-е, перераб. Серия «Научно-популярная библиотека автомобилиста». 1964. Стр. 63, тираж 25 000, цена 11 коп.

В брошюре освещены основные вопросы технологии и механизации технического обслуживания автомобилей, опыт автомобильных хозяйств по созданию новых и совершенствованию существующих методов обслуживания, а также опыт шоферов-новаторов.

Брошюра рассчитана на шоферов и ремонтно-обслуживающих рабочих.

Никитин А. Г. Регулировка легковых автомобилей «Волга» и «Чайка». 1964. Стр. 96, тираж 40 000, цена 21 коп.

В книге содержатся основные сведения по эксплуатационным регулировкам приборов, механизмов и агрегатов легковых автомобилей М-21 «Волга» и М-13 «Чайка».

Книга предназначена для шоферов, регулировщиков и механиков. Она может быть полезна и для индивидуальных владельцев автомобилей.

Смушкевич Г. К., Шефер С. С. Микроавтобус РАФ-977 «Латвия». Устройство и обслуживание. 1964. Стр. 128, тираж 2800, цена 27 коп.

В книге кратко описана конструкция микроавтобуса РАФ-977Д «Латвия» и под-

робно освещены вопросы его эксплуатации и технического обслуживания.

Книга предназначена для шоферов и механиков.

Хальфан Ю. А., Гурман В. С. Ремонт автомобилей «Москвич» (моделей 407 и 403). Изд. 2-е, испр. и доп. 1964. Стр. 311, тираж 75 000, цена 79 коп.

В книге указано, как определять потребность в ремонте, описан порядок выполнения разборочно-сборочных и регулировочных работ, даны рекомендации по ремонту деталей.

Книга рассчитана на индивидуальных владельцев автомобилей и шоферов.

Пособие-справочник

Любители водно-моторного спорта давно приготовили на своих книжных полках место для этого издания. «Пособие для водителей катеров», созданное коллективом авторов, предназначено не только для начинающих, но и для тех, кто имеет уже некоторый опыт вождения моторных судов.

«Пособие» включает 10 разделов: «Основные типы спортивных моторных судов»; «Устройство корпуса»; «Основы устройства и работы катерных двигателей»; «Подвесные лодочные моторы»; «Стационарные катерные двигатели»; «Механизмы линии вала катеров»; «Правила плавания по внут-

Пособие для водителей катеров. Под общей редакцией Ю. Емельянова и Р. Жемарина. М., изд-во «Физкультура и спорт», 1963, 364 стр., 1 р. 35 к.

ренним судоходным путям»; «Общая логия внутренних водных путей»; «Основы судовой речной практики»; «Основы спасательного дела».

Большая часть книги посвящена двигателям и механизмам линии вала. Эти разделы знакомят читателя с устройством и принципами работы катерных двигателей, и особенно подробно — с конструкцией отечественных подвесных и стационарных моторов, их деталями, режимом работы и эксплуатации. В главе о механизмах линии вала рассматриваются наиболее распространенные конструкции реверсивно-разобщительных механизмов, редукторов, различные схемы силовой передачи, а также гребной вал, гребной винт и его работа.

О деталях двигателей в книге рассказано настолько подробно, что, руководствуясь рекомендациями авторов, водитель сумеет быстро обнаружить и устранить причину любой неполадки в работе мотора или поломки детали.

Вольшой интерес представляет раздел о типах и конструкциях спортивных моторов, который знакомит с их современной классификацией. Здесь дано также краткое описание наиболее распространенных туристских и прогулочных моторных судов.

Специальный раздел составляют «Правила плавания». Много познавательного и полезного получит читатель из разделов «Общая логия», «Основы судовой речной практики» и др.

Книга полезна не только как пособие для подготовки водителей катеров, но и как справочник во время походов.

Л. КРИВОНОСОВ.

больших населенных пунктов. Она пройдет у Наро-Фоминска, Малоярославца, Сухоиничей, Брянска, Севска, Калиновки с выходом на существующую цементно-бетонную дорогу Лемешини — Бросна у села Калиновки, а дальше на шоссе Киев — Ленинград.

Строительство этой дороги позволит установить наилучшую автомобильную связь между Москвой, Киевом, Одессой и Кишиневом, а также значительно сократит расстояния между промышленными и сельскохозяйственными центрами Московской, Калужской, Брянской, Курской, Сумской и Киевской областей.

Дорога строится с двух концов: с севера — трестом Центрдорстрой и с юга — Управлением строительства № 10. Встретятся они в районе Жидры. Окончание строительства предполагается в 1970 году.

Магистраль запроектирована на основе повышенных технических нормативов. Магистраль разгрузит существующую дорогу Москва — Симферополь на участке Москва — Орел — Курск от транспорта, направляющегося в Брянскую, Одесскую, Киевскую области.

Автор проекта Б. И. Левзнер подсчитал, что все затраты по строительству дороги возместятся в течение 5—7 лет.

Мы строим и специальные дороги для сельского хозяйства и других народнохозяйственных нужд.

Двухполосное асфальто-бетонное шоссе Кокчетав — Балкашино — Атбасар протяженностью 194 километра позволит успешно решить транспортную проблему в Целинном крае Казахской ССР.

В будущем году войдет в строй дорога Фрунзе — Ош (498 километров) с черногравийным покрытием. Трасса проходит в горах, в частности через горный перевал Тюя-Ашу, в котором будет сделан большой тоннель. Киргизская республика получит хорошую, не зависящую от погоды дорогу.

В 1966 году закончится строительство автомагистрали Абаза — Актювак в Красноярском крае. Протяженность ее — 245 километров, покрытие — черногравийное. Дорога пересечет Саянский хребет со множеством перевалов и немало больших рек. После окончания постройки дороги расстояние от Актювака, где находится асбестовый комбинат союзного значения, до станции Абакан сократится на 535 километров.

В будущем году мы завершим строительство небольшой (335-километровой), но имеющей важное промышленное значение автомагистрали Ленск (пристань Мухтая) — город Мирный — Вилуйская ГЭС. Раньше эти пункты были связаны только воздушной трассой, а зимой — еще ледяной дорогой.

Таковы некоторые данные об автомагистралях, которые войдут в строй в ближайшие годы.

Д. ГРАВЕ.

На снимках: идет строительство автомагистрали Москва — Волгоград.

На Новорязанском шоссе под Москвой — одной из новых автомагистралей.

Фото А. Ганюшина.

толщине магнита. ЗаклЮчив магнит 1 между двумя металлическими крышками 2 (как показано на рисунке), снятыми со старого фильтра, нужно установить его на освободившееся место в нижней части фильтра.

При замене масла через 2500—3000 км пробега необходимо снять фильтрующий элемент и промыть в керосине, а магнит протереть мягкой тряпкой.

КРЫШКА ДЛЯ ДОЗИРУЮЩЕГО БАЧКА ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ

Многие водители «Москвича-407» жалуются на сильное загрязнение дозирующего бачка, который часто приходится протирать. Бывает, что теряется

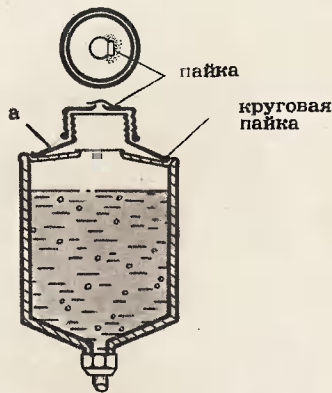


Схема устройства крышки дозирующего бачка.

пробка и в бачок попадает пыль, загрязняющая тормозную систему. Во избежание этого я припаял на верхнюю часть

бачка крышку с резьбовой пробкой, употребив банку из-под гипюидных масел.

Для этого надо срезать верхнюю часть банки (а) соответственно диаметру бачка и запаять ее. На плоской поверхности резьбовой пробки следует сделать отверстие диаметром 1,0—1,5 мм (как показано на рисунке), прикрыв его небольшим полусферическим колпачком, запаянным с трех сторон.

Открытая сторона колпачка должна быть обращена в сторону кабины автомобиля.

Л. КАДЖОЯН.

г. Ереван.

КРАНИК ВМЕСТО ПРОБКИ

Отверстие для слива топлива из впускного коллектора системы питания двигателя обычно закрывается стальной пробкой. Водители сливают топливо редко, и отвинтить пробку в случае необходимости довольно трудно, так как она пригорает к коллектору.

Я предлагаю для этих целей установить винтовой сливной краник. Корпус можно сделать из бронзы, внутрь ввинтить стержень с коническим заострением, который герметически закрывает отверстие в кранике.

Это нехитрое приспособление может быть использовано как жиклер при пуске двигателя в холодное время года. Для этого стержень краника надо отвинтить на 1½ оборота, и излишнее топливо вытечет из коллектора. Кроме того, при пуске двигателя воздух всасывается через образовавшееся отверстие в коллектор и, частично смешиваясь с парами топлива, образует обогащенную смесь.

Внутри краника можно ввернуть стержень-ключ определенной диаметра и конфигурации, что явится мерой предосторожности против пуска двигателя по сторонними лицами.

И. ШУМЛЯЕВ.

г. Смоленск.

ЗАМЫКАНИЯ НЕ БУДЕТ

Под кожухом переднего колеса мотороллера «Тула» проложено много различных проводов. Некоторые из них заключены в хлорвиниловую трубку, тросы же открыты.

При езде по гравийным и щебеночным дорогам острые камешки постепенно разрушают хлорвиниловую трубку и изоляцию, что может привести к замыканию.

Мне удалось избежать этого благодаря защищающей пластинке из нержавеющей стали. Прикрепил я ее винтами от глушителя снизу кузова мотороллера.

И. ФЕДОТОВ.

г. Нижний Тагил.

БАТАРЕЯ ВМЕСТО АККУМУЛЯТОРА

Среди мотоциклистов часто возникают споры о том, можно ли использовать для пуска двигателя гальванические элементы.

Я установил на мотоцикле К-175 батарею, состоящую из четырех последовательно соединенных гальванических элементов, поместив ее в отсеке для аккумулятора. С весны 1961 года пришлось только один раз сменить комплект. После замены мотоцикл прошел свыше 10 тысяч километров по сыпучим пескам, заболоченной и солончаковой местности, но батарея продолжает отлично работать.

При пользовании батареей отпадает необходимость в подзарядке аккумулятора.

Э. КРЕШТОП.

пос. Н. Казанка
Уральской области
Западно-Казахстанского края.

г. Калуга, Т. ГРУХИНУ.

Как заменить задний сальник коленчатого вала двигателя «Запорожец»?

Вам отвечает инженер Московской станции гарантийного ремонта автомобилей «Запорожец» А. Г. Дыбовский.

Для того чтобы заменить задний сальник коленчатого вала, снимают двигатель с автомобиля в последовательности, указанной в инструкции (стр. 79 — «Демонтаж силового агрегата»). Затем отсоединяют коробку передач от двигателя, для чего нужно отвернуть четыре гайки и подтянуть коробку на себя. После этого отвертывают шесть болтов и снимают нажимной и ведомый диски сцепления. Ключом 36-мм надо отвернуть гайку маховика (затягивается с усилием 30 кгм). Далее — снять маховик со шпилек, вынуть из сальника стяжную пружину, осторожно отверткой извлечь из гнезда сальник, вставить новый сальник с пружиной и легким постукиванием дослат его до конца, не допуская перекоса.

Сборку производить в обратной последовательности, обратив внимание на надежную затяжку гайки маховика. Попутно следует смазать роликовый подшипник, находящийся в гайке маховика смазкой 1/13.

с. М. Стружка Хмельницкой области, тов. СУМИШЕВСКОМУ.

Почему на цапфах кривошипа двигателя мотоциклов К-175 и К-175А по-разному расположен паз?

На Ваш вопрос отвечает инженер Ю. В. Данилов.

Мотоцикл К-175 выпускался с электрооборудованием, получающим питание от генератора постоянного тока Г-36М. У мотоцикла К-175А электрооборудование работает от генератора переменного тока Г-401, который по конструкции значительно отличается от генератора Г-36М. Это и вызвало изменение расположения шпоночного паза на цапфе коленчатого вала для посадки ротора генератора.

В настоящее время коленчатые валы, идущие в запасные части, выпускаются с двумя шпоночными пазами и могут быть использованы на любом мотоцикле «Ковровец» с рабочим объемом двигателя 175 см³.

с. Лопанка Ростовской области, А. ДЕРЛЫШУ.

Взаимозаменяемы ли коленчатые валы двигателей М-72 и К-750?

Главный конструктор Киевского мотоциклетного завода П. В. Мухин сообщает, что коленчатые валы двигателей М-72 и К-750 полностью взаимозаменяемы.

Вы спрашиваете...

г. Серов Свердловской области, А. БЕРЕЖНОМУ.

Где можно приобрести литературу по ремонту и обслуживанию автомобилей и мотоциклов?

Советуем Вам обратиться в магазин «Книга — почтой». Такие магазины есть в каждом областном и республиканском центре. Они высылают книги наложенным платежом. Нужную Вам литературу можно также выписать из московских магазинов. Вот их адреса:

Москва, Ж-125, Остаповское шоссе, 119, магазин № 89.

Москва, К-31, Петровка, 15, магазин № 8 «Техническая книга».

Москва, В-218, 5-я Черемушкинская ул., 14, магазин № 93.

Москва, Г-2, Арбат, 21, «Военная книга».

Москва, В-311, проспект Вернадского, 11/19, коллектор научно-технических библиотек.

Москва, Е-264, Измайловский бульвар, 60/10, магазин № 118.

КОЛА МОЛОДОГО ШОФЕРА

Несмотря на заметный спад движения с наступлением темноты, водить автомобиль ночью намного сложнее, чем в дневное время. Ухудшаются видимость, условия ориентировки, сильнее сказывается усталость. Большие неудобства создает и ослепляющий свет фар встречных автомобилей. Неудивительно, что на темное время суток падает почти половина общего числа дорожно-транспортных происшествий.

Но ездить ночью приходится, и довольно часто. Поэтому несколько советов будут, на наш взгляд, не лишними каждому, кто отправляется в путь на исходе дня.

НОЧЬЮ В ПУТИ

Ночью необходимы повышенная внимательность и осторожность во всем, начиная с трогания с места. Отъезжая от тротуара или обочины, а также при любом маневре, заблаговременно включайте указатели поворота, чтобы у других водителей не оставалось никаких сомнений относительно ваших намерений.

Мы уже сказали о том, что с наступлением сумерек и полной темноты видимость и обзорность значительно ухудшаются. Первое, к чему это обязывает водителя, — правильно выбрать скорость движения. Неопытные водители, обманутые «пустынностью» ночной дороги, нередко продолжают двигаться с «дневными» скоростями — 70—90 км/час, что порой совершенно недопустимо. Скорость автомобиля должна быть такой, чтобы его остановочный путь не превышал расстояния видимости. Подумайте теперь, можно ли, двигаясь с ближним светом фар, который обеспечивает видимость в 30—50 м, держать скорость, скажем, 60—70 км/час? Ясно, что нет. Ведь остановочный путь в этом случае даже на сухой дороге составит около 50 м.

В условиях недостаточной освещенности требуется больше времени для распознавания предметов, составляющих дорожную обстановку. Водитель позже замечает препятствия, а следовательно, позже принимает решения. И это также одна из причин того, что в темное время суток следует ездить медленнее, чем днем.

В городе водителю легче: выручает искусственное освещение. Но иногда и оно оборачивается помехой. При ярко освещенных витринах магазинов, цветных рекламках, труднее различить цвета светофоров. Это тем более нелегко сделать, когда проезжая часть мокрая и на ней масса отраженных огней. В трудных случаях, особенно в незнакомых городах, лучше всего остановиться, внимательно изучить направление движения на перекрестке, способы регулирования и лишь затем следовать дальше.

Но главные трудности ожидают водителей на дорогах. Жизнь на них не замедляет и ночью. Вы, конечно, знаете, как надо поступать при встречных разъездах на ночных дорогах. Правила движения предписывают переключать свет фар с дальнего на ближний на расстоянии не менее 150 метров до встречных транспортных средств. Отметим, однако, что на обледенелой или мокрой дороге эта дистанция должна быть увеличена, поскольку ослепляющее действие фар усиливается за счет отражения от поверхности дороги.

При ослеплении сразу же останавливайтесь. Причем, тормозя, сохраняйте прежнее направление движения. В этом случае тормозной путь будет пролегать по участку дороги, который вы просматривали непосредственно перед моментом ослепления. Ни в коем случае не сворачивайте вправо, так как можно столкнуться с незамеченным препятствием.

Нередко причиной столкновений при встречных разъездах является движение «впритирку», бок о бок со встречным автомобилем. Помните об этом и не испытывайте судьбу. Если заметите на дороге людей, в момент проезда мимо встречного автомобиля правая нога водителя должна находиться на педали тормоза, чтобы он был готов к экстренному торможению при внезапном появлении пешехода.

В пути возможна и такая ситуация. Навстречу движется автомобиль, а на своей стороне вы заметили какое-то препят-

ствие. В темноте трудно определить точно расстояние до приближающегося автомобиля и его скорость. Вот почему при одновременном приближении к такому месту, не выезжая на левую сторону, остановитесь, включите габаритные огни и пропустите встречного. Иначе возможны всякие неприятности.

Свои особенности имеют встречные разъезды на поворотах. Один из водителей при этом всегда находится в лучших условиях — тот, кто движется по внутренней кривой (рис. 1). Свет фар встречного автомобиля ему никак не мешает, даже наоборот — улучшает видимость. Однако сам он должен заранее переключить свет на ближний, ибо реально угрожает ослеплением другому водителю.

Дополнительные трудности возникают на горных дорогах и вообще при движении по пересеченной местности. Крутые подъемы приходится преодолевать с небольшой скоростью (заранее включив одну из низших передач), так как свет фар «упирается» в дорогу и освещает ее на очень небольшом расстоянии. Понятно, что перед таким подъемом разгонять автомобиль нецелесообразно.

Приближаясь к вершине подъема, снизьте скорость, включите ближний свет и возьмите правее: ведь за ней вас может ожидать любая неожиданность. Правда, чем ближе вершина, тем легче ориентироваться: на освещенном горизонте, на фоне неба или облаков лучше видны силуэты препятствий.

Важно отметить также, что на подъеме (рис. 2, А), как и на спуске (рис. 2, Б), свет фар не ослепляет шоферов и может быть переключен на ближний только перед тем, как машины окажутся на одном уровне.

Вы помните, конечно, что стоянка автомобиля на дорогах в ночное время запрещена. Поэтому, если возникнет такая необходимость, надо отвести машину за пределы дорожного полотна. Съезжайте осторожно, ибо повороты в темноте — дело совсем не простое. Значительная часть пути на повороте не освещается фарами автомобиля, а потому и не просматривается. Иногда лучше выйти из машины и вначале убедиться в полной безопасности маневра. При кратковременной остановке на дороге следует включить габаритные огни.

Ненастная погода усложняет обстановку. В дождь значительно ухудшается видимость. Капли его образуют на стекле как бы слой маленьких линз, которые преломляют и рассеивают свет, вызывая ослепление. Освещенные светом фар, они создают перед автомобилем мутно-белую пелену. В этом случае помогают специальные противотуманные фары, весь луч света которых вытянут в горизонтальной плоскости.

При вождении автомобиля ночью легко потерять ориентировку и выехать на левую сторону дороги или на правую обочину. Будьте внимательнее. Если не видите линий разметки на дорожном покрытии, ориентируйтесь по каким-либо сооружениям и предметам возле дороги, появляющимся в зоне света фар. Например, по ограждениям, катафотам на столбиках, зеленым насаждениям. Имейте в виду, что они являются и своего рода дорожными знаками, предупреждающими о повороте, насыпи и т. п.

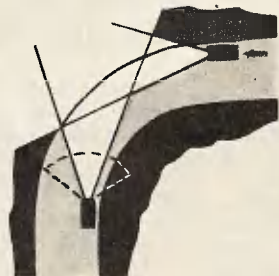


Рис. 1

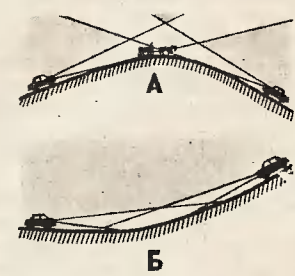


Рис. 2

Ночью удобно двигаться за впереди идущим автомобилем, но слишком приближаясь к нему. При этом вам будет достаточно света одних подфарников, а ближний включайте лишь перед перекрестками дорог, чтобы на остальных участках пути не мешать водителю машины, идущей впереди.

И еще один совет. При первых признаках усталости, появлении сонливости, которые при движении ночью наступают значительно раньше, чем днем, остановитесь, выйдите из машины, проделайте несколько гимнастических упражнений, а еще лучше — совершите небольшую прогулку. Если позволяет обстановка, отдохните один-два часа и только затем продолжайте движение.

А. ШУМОВ,
заведующий лабораторией безопасности движения НИИАТ.

В ЗАЩИТУ МОТОЦИКЛИСТА

Согласитесь, странным кажется для наших дней подобный призыв. Мотоцикл давно уже завоевал права гражданства. Не найдется, пожалуй, ни в громадной территории СССР такого уголка, куда не проехали бы ИЖ или «Ковровец», мотороллеры «Тула» или «Вятка». Мотоцикл и мотороллер прочно вписались в пейзаж современных городов и сел как самый массовый и самый доступный вид транспорта. И с каждым годом этих полюбившихся всем машин, простых и удобных в работе, надежных и безотказных на любых дорогах, становится все больше. Об этом красноречиво свидетельствуют цифры Центрального статистического управления. Только в 1963 году наша промышленность выпустила 647 000 мотоциклов и мотороллеров.

Побывайте в течение рабочей смены у проходных заводов и фабрик. Вы увидите сотни мотоциклов и мотороллеров — верных помощников тех, кто трудится в это время у станков, за чертежным столом, в лабораториях, конструкторских бюро. Оседлали «железного коня» и труженики колхозных и совхозных полей — руководители хозяйств и животноводы, бригадиры и механизаторы, агрономы и полеводы.

Велика его роль и в подготовке молодежи к обороне нашей страны. Умение управлять мотоциклом для юношей, идущих в армию, так же важно, как умение стрелять, прыгать с парашютом, штурмовать небо, знать радиосигналы.

А в дни отдыха? Выйдете в воскресенье на загородные шоссе — к реке, в лес, в горы на отдых выезжают сотни тысяч тружеников.

Однако скажем прямо: немало невзгод испытывают еще энтузиасты. Трудно достать запасные части, не в каждом городе найдешь ремонтную мастерскую, даже заправка топливом не везде организована. Но каждому ясно — это временные трудности. Планирующие, торговые, хозяйственные организации делают многое, чтобы помочь мотоциклистам. Совершенствуются конструкции машин, увеличивается производство запчастей, уже появились в городах и на автомобильных дорогах колонки, пригнанные топливные смеси специально для мотоциклов и мотороллеров.

Полезную инициативу в решении «мотоциклетной проблемы» проявляют и на местах. Однако в этой статье мы вынуждены, к сожалению, вести речь об инициативе назиданью, о той вредной отсечке, что мешает еще дальнейшему распространению мотоциклов, осложняет их использование в городах.

Перед нами целая паучья паутина вольнолюбивых писем из Одессы. Их авторы — рабочие и инженерно-технические работники судоремонтного завода № 1, казенного завода, члены самодельного автотоклуба ДОСААФ сталепрокатного завода коммунистического труда им. Дзержинского и других предприятий. И во всех письмах разговор об одном —

о решении исполкома Одесского городского Совета депутатов трудящихся от 1 апреля 1964 года.

Мы познакомимся с этим документом, названным «Об упорядочении движения мотоциклов и мотороллеров в г. Одессе», и нам стало понятно беспокорство мотоциклистов.

В самом деле, отметив «большой рост мотоциклетного и мотороллерного транспорта в условиях сложности (I) шоссе-ных дорог и улиц г. Одессы», работники Госавтоинспекции «в целях улучшения организации движения» не нашли ничего лучшего, как запретить (полностью или частично) движение мотоциклов и мотороллеров индивидуального пользования по важнейшим магистралям города. Решение более чем неограниченное. Направляется вопрос: как же пользоваться мотоциклами и мотороллерами тем, кто проживает или работает в районах, имеющих несчастье попасть в длинный список запрета?

В своей «заботе» об улучшении движения составители документа пошли еще дальше, запретив стоянку мотоциклов и мотороллеров на... всех улицах с трамвайным, троллейбусным и автобусным движением. Иными словами, проезжать по улице можно, а приехать на завод, в учреждение, институт или вечернюю школу нельзя: ведь для этого надо будет оставить машину на улице.

А как понять запрещение «оставлять без надзора и присмотра мотоциклы и автомобили на улицах города»? Может быть, отныне нельзя будет ездить в одиночку? Конечно, было бы хорошо организовать в городе широкую сеть охраняемых стоянок. Однако в решении городского об этом нет ни слова.

Одесские товарищи установили и особый режим скорости для мотоциклистов — 40 км/час по городу и 20 км/час на перекрестках. Вероятно, они надеялись таким образом повысить безопасность движения. Но даже неспециалисту ясно, что наиболее безопасным является движение всех транспортных средств с одинаковой скоростью, без лишних обгонов и маневрирования. Ведь искусственное снижение скорости одного из видов городского транспорта на оживленных магистральных неизбежно внесет беспорядок в движение, а в конечном счете может стать причиной аварий. Эти меры совсем не способствуют и снижению загазованности воздуха отработавшими газами и уменьшению шума — цели, поставленной в решении. Наоборот, езда на низших передачах и малых скоростях

значительно повышает и загазованность и шум.

Как известно, любой мотоцикл и мотороллер без коляски рассчитаны на двух человек: водителя и пассажира. Составители документа внесли свою «поправку» и здесь, запретив перевозку пассажиров на одиночных мотоциклах водителям, не имеющим двухлетнего стажа. Трудно найти объяснение этому пункту. Что же, товарищи из Одесской ГАИ: водители или не водители те, кого вы экзаменовали и кому сами вручали водительские права? Вы не рискуете доверить им жизнь одного пассажира. А разве десяткам и сотням людей на улицах и дорогах не создает опасности неумелый, плохо обученный водитель? Нет, повышение водительского мастерства достигается не администрированием, а постоянным контролем за качеством обучения, своевременным устранением недостатков в учебном процессе, наконец, самой широкой разъяснительной и профилактической работой с мотоциклистами. Соглашались с точкой зрения тех, кто подготовил это решение, мы невольно должны будем прийти к выводу, что права водителя выдаются в Одессе недостаточно подготовленным мотоциклистам.

Нет нужды останавливаться на всех пунктах этого документа, тем более что после обращения мотоциклистов в редакцию газеты «Известия» и журнала «За рулем», после вмешательства прокуратуры и Госавтоинспекции Украинской ССР Одесский горисполком пересмотрел свое решение.

И все же точку ставить еще рано.

Как и прежде, новое решение содержит необдуманные и необоснованные требования о двухлетнем водительском стаже для езды с пассажиром, об обязательном «присмотре и надзоре» за машиной, оставленной на улице, и другие запреты и ограничения. Видимо, у товарищей из Одессы просто не хватило решимости до конца исправить им же допущенную ошибку. А жалы ведь тем временем в водительских талонах предупреждений уже появились первые просечки.

Точку ставить рано и потому, что еще в некоторых других городах работники ОГУД — ГАИ зачастую кропотливую работу по организации движения сводят к разному рода запретительству, действуют вопреки общесоюзным Правилам. В Днепропетровске также ограничили скорость мотоциклов до 40 км/час и запретили водителям со стажем менее года езду с пассажиром. В Сочи мотоциклы с недавних пор просто не ставят на учет.

Перечень подобных «новшеств» можно было бы продолжить.

Эти скоропалительные решения весьма далеки от настоящей борьбы с нарушителями правил, с теми, кто садится нетрезвым за руль автомобиля или мотоцикла, от действительных мер по укреплению дисциплины водителей и совершенствованию организации движения.

Идти к этому надо совсем не так, как это было сделано в Одессе и Днепропетровске. Ссылки на «сложность улиц», на «чрезмерную загруженность проездов» явно неубедительны. Достаточно взять в пример Москву. Как известно, ритм стольких транспортных магистралей несравнимо напряженней, чем в любом другом городе страны, и трудностей здесь у организаторов движения значительно больше. Однако никому не приходит в голову закрыть улицы столицы для мотоциклов и мотороллеров.

Решение транспортных проблем современных городов — в создании магистралей скоростного безостановочного движения, в разработке и внедрении новейших средств регулирования с использованием автоматики и телемеханики, введении на напряженных участках одностороннего движения, в применении методов гибкого регулирования, улучшении освещенности проездов и знаков и т. п.

Так решается эта задача в столице. Так же следует решать повсеместно. Только над всем этим надо думать. И думать сегодня, сейчас, потому что с каждым днем в нашей стране автомобилей, мотоциклов и мотороллеров, этих верных помощников советского человека, становится все больше и больше.

Хотя письмо и не опубликовано

Нужно ли это?

Вопрос этот возник в связи с письмом читателя В. Дзюбы из Красноводска. Обладателем мотоцикла К-175В он стал год тому назад, однако до сих пор не может получить права на вождение. ГАИ не принимает экзамен: от него, шофера первого класса со стажем работы около 10 лет, требуют обязательно закончить курсы мотоциклистов.

Мы, признаться, подумали, что произошло какое-то недоразумение, в котором легко разберется на месте. Письмо В. Дзюбы было направлено в госавтоинспекцию г. Красноводска. Приводим ответ, который редакция получила за подписью начальника ГАИ капитана Павлушенко:

«По вопросу письма гр-на Дзюбы В. Д. сообщая, что в соответствии с действующим законоположением лица, имеющие право управления транспортными средствами и желающие получить удостоверение на право управления мотоциклом, должны проходить курсы мотоциклистов при автотоклубах с последующим правом сдачи экзамена и получения удостоверения на право управления мотоциклом».

Что и говорить: только радиодушие и нежелание выслушать в существе вопроса могли продиктовать такой ответ. Нужно ли, в самом деле, шоферу-профессиона-

лу, проработавшему за рулем многие годы и самостоятельно овладевшему вождением мотоцикла, в обязательном порядке кончать специальные курсы? Надо ли опытному водителю проходить дополнительную подготовку по программе, в которой около 80 процентов учебного времени отводится на изучение уже известных ему вещей — правил движения и устройства двигателя внутреннего сгорания, — причем в значительно меньшем объеме?

Здравый смысл и практика убедительно доказывают, что в этом нет никакой необходимости. Профессиональный шофер вполне может самостоятельно подготовиться к экзаменам по программе для мотоциклистов.

Зачем же, тов. Павлушенко, возводить искусственные барьеры, да еще ссылаться при этом на «действующее законоположение»? Что понимать под этими словами и кто утвердил такой «закон», из Вашего ответа, к сожалению, не ясно. Но дело даже не в этом. Если такой порядок и был когда-то принят, разумно ли сохранять его дальше?

Однако эти вопросы следует, видимо, адресовать уже начальнику Госавтоинспекции Туркменской ССР тов. И. Чарыеву.

УНИВЕРСИТЕТ ДРУЖИНИКОВ

Общественный автоинспектор. Этим добровольных помощников госавтоинспекции в ее сложной и многообразной работе по организации безопасного движения транспорта с каждым годом становится все больше и больше. Они представляют собой внушительную силу и у нас в Свердловске. Дружинники не только дежурят на улицах города и в автохозяйствах, но и нередко помогают ГАИ в расследовании дорожных происшествий, в пропагандистской работе. Поэтому общественный автоинспектор обязан не только хорошо знать автодело и правила движения, он должен обладать необходимым минимумом и правовых знаний.

Как восполнить этот пробел в их образовании? С этой целью в конце прошлого года в семи районах Свердловска открылись общественные факультеты народных дружин по безопасности движения. Слушатели их наряду с чисто «автомобильными» науками изучают и основы правовых знаний. Профессора Свердловского юридического института К. С. Юдельсон, О. А. Красавчиков и М. И. Ковалев разработали для них специальные программы по основам гражданского, административного и уголовного права, криминалистике. Занятия ведут преподаватели юридического института, автомотоклуба ДОСААФ, работники госавтоинспекции. В ходе их используются не только специальные пособия, но и учебные кинофильмы.

Юридические знания, несомненно, помогут дружинникам в их деятельности. **Л. МАЛОКУТИН,** общественный декан факультетов народных дружин по безопасности движения, кандидат юридических наук.



Преподаватель кафедры криминалистики Свердловского юридического института А. Н. Винницкий проводит с дружинниками занятие по теме «Применение научно-технических средств при осмотре вещественных доказательств».



Виктор Васильев.

Когда по улице проезжает такси, я всматриваюсь в номер машины. И если вижу «ЯР 54—67», на сердце становится теплей. Значит, все в порядке. ...В тот день настроение у Виктора, как всегда, было чудесным. Он шагнул на работу, приветливо улыбаясь знакомым. Водители автобусов, кондукторы, шоферы грузовых и легковых автомобилей, десятки людей в нашем городе хорошо знают этого никогда не унывающего парня. Если надо помочь — Виктор всегда тут.

Придя в гараж, он проверил двигатели и выехал на стоянку. К машине подошли двое.

— В дом отдыха, Охотнико.

Не мог знать Виктор, что эта поездка окажется едва не последней в его жизни.

Весть о трагическом случае с Виктором Васильевым потрясла жителей Рыбинска. Шофер был тяжело ранен злодейским ударом ножа. В бессознательном состоянии его доставили в городскую больницу. Оказалась перерезанной легочная артерия. Лезвие ножа прошло в нескольких сантиметрах от сердца. Жизнь еле теплилась в человеке.

Врач спасл его от смерти. Но правая рука повисла плетью. Виктор не мог пошевелить даже пальцами. После тщательного исследования выяснилось, что перерезан один из спинномозговых нервов. В Московском государственном экспериментальном институте нейрохирургии имени Сеченова под руководством профессора В. Петровского была проведена сложнейшая операция.

Мучительно долго тянулись дни выздоровления. Шоферы из Рыбинска часто навещали товарища, подбадривали, искренне веря, что Виктор вернется в трудовую коллективу.

Но Васильев понимал, что такое рука

для шофера. Много тяжелых дум передумал он. Сто восемьдесят суток пробыл Виктор на лечении. И все это время товарищи по работе поддерживали как могли настроение больного.

И вот Виктор снова в гараже. Правая рука, затянута в черную перчатку, заправлена в карман плаща. С тоской смотрит он на автомобиль. Думает о любимом деле, в как к нему вернуться — вице не знает. И опять поддержали хорошо, отзывчивые люди.

— Не унывай, Виктор, — говорил друзья. — Все наладится.

Пригласили товарища в слесарный цех.

— Будешь помогать ремонтировать машины, осматривать перед выходом на линию. А там посмотрим...

Пошло навстречу и руководство автоколонны: все понимали, что парень как никогда нуждается в поддержке. А в труде и рука окрепнет.

Повеселел Виктор, прикоснувшись к труду, поверил в свои силы, стал тренировать руку.

Нанонец пришел долгожданный день, когда Васильев опять сел за руль. Почти три года ждал он этого момента. В правой руке уже есть сила. Артерия из нейлона и «заштопанный» нерв приживаются.

А те, кто посмел поднять руку на трудового человека, сурово наказаны советским судом.

Сейчас Виктор снова водит такси. Зеленый его огонек вновь мелькает на улицах города.

Пусть же люди узнают из этого письма о друзьях-шоферах, об искусстве советских врачей и о том, что чужая боль у нас — не чужая.

Л. ГАЕВСКИЙ.

г. Рыбинск.

ТОП! КРАСНЫЙ СВЕТОФОР!

Не уверен — не обгоняй!

Каждый водитель наверняка не раз читал этот призыв на транспарантах, плакатах, кузовах автомобилей. Но не каждый сделал его для себя правилом. А ведь обгон, действительно, хотя и необходимый, но очень ответственный маневр, требующий и уверенности и точного расчета.

Между тем среди начинающих автолюбителей, тех, кто в городе за руль садится с великой осторожностью, принято почему-то считать загородные дороги совершенно безопасными. Конечно, на них нет многих «городских» ограничений — не встретишь светофоров, редки перекрестки. Все это так. Но и здесь свои особенности, свои сложности. Ведь скорости движения за городом значительно выше. А там, где высокие скорости, меняются и все расчеты, интервалы, дистанции, надо быстрее реагировать и на всякие изменения окружающей обстановки. Обо всем этом, к сожалению, малоопытные водители порой забывают. Расплатившись же за такую забывчивость приходится иногда дорогой ценой.

...Телефон дежурного ОРУДа зазвонил как-то необычно громко и тревожно. Станция скорой медицинской помощи сообщила, что на 60-м километре Московской кольцевой автомобильной дороги произошла авария, к месту которой вышла машина. Через минуту туда мчался автомобиль дежурного.

В тот день с утра стояла ясная погода, и автолюбитель П. Градов на своем «Москвиче» 15-72 МОА с родными и знакомыми отправился в дальнюю загородную прогулку. Возвращались уже к вечеру. Градов доверил вести машину жене, которая лишь за несколько месяцев до этого получила удостоверение шофера-любителя. В городе он не релался передать ей руль, а вот здесь...

На 60-м километре «Москвич», управляемый неопытной рукой, со скоростью 80—90 км/час пошел на обгон тяжелого МАЗа с прицепом. При ширине проезжей части по 8 метров в каждом направлении и раздельной полосе этот маневр для умелого водителя не представляет труда. Однако И. Градовой этих метров не хватило. Не рассчитав интервала, она выехала левым передним колесом автомобиля на бордюрный камень раздельной полосы. Последовал толчок. Руль мгновенно вышло из рук, машина потеряла управление... Секундная стрелька на циферблате успела переместиться лишь на два деления, как «Москвич», пройдя около 50 метров, выскочил на полосу естественного движения и врезался в самосвал ГАЗ-93... Через час И. Градова скончалась. Остальные пассажиры с тяжелыми телесными повреждениями попали в больницу.

Старая, но вечно новая истина — «Не уверен — не обгоняй!» — снова напомнила о себе.

А. ЧИПЧИН,
капитан милиции.

УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ — СВОИМИ РУКАМИ

Еще не так давно изобретательская и рационализаторская работа в учебных организациях ДОСААФ Куйбышевской области носила случайный характер; ею увлеклись лишь отдельные энтузиасты. Оснащение классов в клубах и автошколах проводилось, как правило, за счет фондов областного комитета Общества. Внутренние же ресурсы и возможности учебных организаций использовались крайне слабо.

Жизнь, опыт отдельных инициаторов рационализации и изобретательства наглядно убеждали: многие учебные пособия — отдельные узлы, агрегаты, детали, манеты в помощь изучающим автомобили и мотоциклы — можно делать своими руками. Три года назад обком ДОСААФ принял решение об улучшении рационализаторской работы, в котором было предусмотрено широкое использование внутренних ресурсов, привлечение к этому делу общественного актива, штатного состава, учащихся клубов и школ. Была объявлена тематика для рационализаторов учебных организаций, определен порядок и срок проведения итоговых конференций рационализаторов и выставок их лучших достижений.

Прошло три года. За это время рационализаторская и изобретательская мысль шагнула далеко вперед. Определены целые коллективы преподавателей, инструкторов и курсантов, проявившие ценную инициативу в разработке и внедрении учебных пособий в практику обучения. Лучшим признан коллектив Ставропольского автомотоклуба. За ним следуют коллективы Сызранского, Чапаевского автомотоклубов и Жигулевской автошколы.

Ежегодные итоговые конференции изобретателей и рационализаторов с организацией выставок лучших достижений стали у нас традицией. Они проводятся обычно в период областных учебно-методических сборов. С достижениями рационализаторов и изобретателей, таким образом, знакомится большой круг преподавателей, инженеров-инструкторов, активистов райкомов, горкомов ДОСААФ, сотрудников госавтоинспекции. Для просмотра выставок мы приглашаем также представителей партийных, комсомольских, профсоюзных и дру-

гих общественных организаций. Это дает возможность привлечь и творческой работе все новые силы. Не случайно достижения рационализаторов из года в год растут. Если три года назад на выставку было представлено 26 экспонатов, то в 1963 году их было вдвое больше. Материальная база автомотоклубов и школ пополнилась 134 ценными наглядными пособиями, приборами и приспособлениями по обслуживанию и ремонту учебной техники.

Более ста человек у нас сейчас постоянно занимаются рационализацией и изобретательством. Среди них активисты И. Сулацков, М. Пригорин, В. Новичков, А. Данышин, М. Ханимова и многие другие. Для руководства изобретательской и рационализаторской работой в учебных организациях при областном комитете ДОСААФ создан организационный комитет, возглавляемый на общественных началах опытным методистом офицером запаса Михаилом Логойдо.

Рационализаторская и изобретательская работа в учебных организациях способствует повышению качества обучения водителей автомобилей и мотоциклов, дает возможность значительно сократить расходы на приобретение учебных пособий.

На наш взгляд, эту работу нужно активизировать во всех учебных организациях оборонного Общества, шире распространять положительный опыт, оказывать методическую помощь изобретателям и рационализаторам, об интересных предложениях сообщать в печати, давать их краткие описания с эскизами, чертежами.

П. ГРЕШНЯКОВ,

председатель областного комитета ДОСААФ.

г. Куйбышев.

Получив корреспонденцию тов. Грешнякова, редакция обратилась в Сызранский автомотоклуб и Жигулевскую автошколу с просьбой рассказать о лучших пособиях, подготовленных руками рационализаторов. Предлагаем присланный материал вниманию читателей.

Система подачи топлива дизеля

Щит станда изготовлен из хорошо обработанных сухих досок толщиной 50 мм и окантован. Для предотвращения деформации щита и нарушения соосности валов привода щит с обратной стороны усилен тремя шпунтами.

На щите смонтированы 3-литровый топливный бак 1; фильтр предварительной очистки топлива 22; топливopодкачивающий насос 15 шестеренчатого типа; ведущая шестерня 13 топливного насоса, установленная на кулачковом валу (38 зубьев); ведомая шестерня 20 топливного насоса, установленная на валке насоса (20 зубьев); фильтр тонкой очистки топлива 21; насос-форсунка 5, закрепленная в специальной кронштейне 6; стеклянный сосуд 4 для распылителем насоса-форсунки.

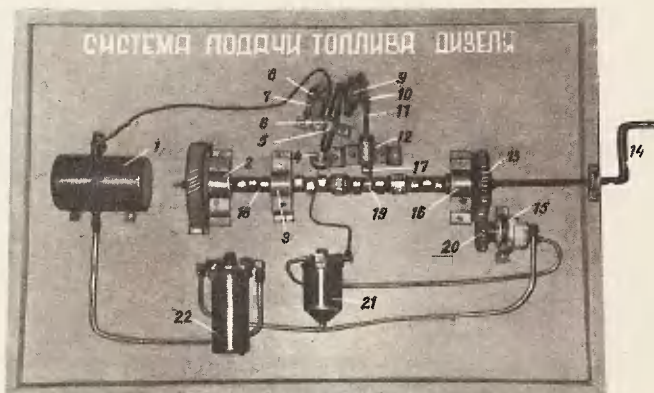
Привод насоса-форсунки осуществляется кулачковым валом 18 двигателя ЯАЗ-204, установленным на трех опорах 2, 3 и 16; вал вращают вручную при помощи рукоятки 14, закрепленной стопорным болтом в торце кулачкового вала. Над кулачком привода 19 насоса-форсунки в кронштейне 12 находится роликовый толкатель 17 с направляющей втулкой; валик коромысла 9 установлен и застопорен в стойке, как и на двигателе, а сама стойка прикреплена к щиту хомутом; коромысло 10 и штанга 11 установлены, как на двигателе.

Кроме того, на щите помещен при-

вод рейки насоса-форсунки, который состоит из укороченного валика 8, на конце которого с лицевой стороны щита закреплен рычаг 7 привода насоса-форсунки с регулировочными винтами. Другой конец валика выведен за щит, и на нем установлен рычаг, при помощи которого валик поворачивается и изменяет положение рейки насоса-форсунки.

Все приборы соединены между собой топливопроводами. Как помогает щит в учебной работе? Прежде система подачи топлива к дизельным двигателям изучалась, как правило, на разрозненных приборах и деталях. Такой метод не обеспечивал хорошего усвоения материала и ясного представления о взаимодействии всех частей системы питания.

Щит не только демонстрирует работу системы в целом, но и позволяет рассмотреть вопросы технического обслуживания и регулировок. На нем, например, можно проверить насосы-форсунки на качество распыла топлива при разных положениях рейки, проверить и отрегулировать



момент начала подачи топлива и др.

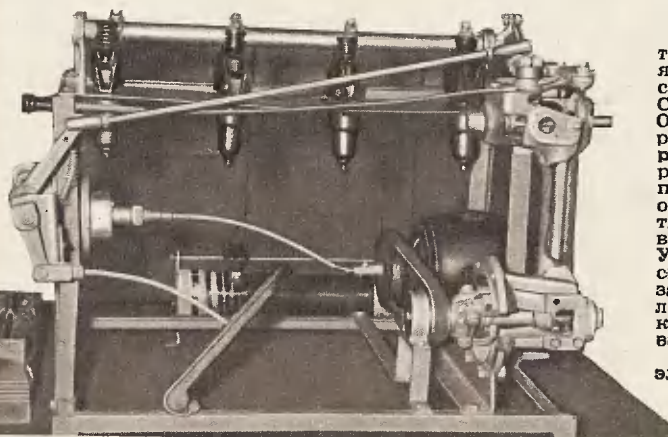
Автор этого учебного пособия — инженер-инструктор Жигулевской автошколы ДОСААФ Мира Захаровна Хакимова.

М. ЛОГОЙДО,

начальник автошколы.

г. Жигулевск.

Центральный регулятор движения



Этот наглядный макет центрального регулятора дизельного двигателя изготовил вместе с курсантами автомотоклуба Н. Скрябин и В. Новиковым. Он состоит из самого центрального регулятора (в разрезе), электромотора с редуктором ползункового типа, регулирующим число оборотов, и тахометром, четырех насосов-форсунок и валика управления рейками. Устройство включает также систему тяг и рычагов, связанных с педалью управления подачей топлива, и кнопку служебного останова.

Работает регулятор от электромотора. Передача

осуществляется при помощи приводного ремня и двух шкивов (передаточное отношение соответствует действительному — 1:1,95).

Макет собран на каркасе, сваренном из углового железа (25X25).

Пользуясь им, можно не только изучить устройство регулятора, но и увидеть его работу, проследить за перемещением деталей и их взаимодействием, отрегулировать механизм на малые обороты холостого хода двигателя.

Учебное пособие позволяет также провести в ходе занятий такие практические работы, как проверка и регулировка насоса-форсунки, привода служебного останова двигателя и управления форсунками.

А. ДАНЫШИН,

преподаватель автомотоклуба.

г. Сызрань.



НОВАЯ ГОНОЧНАЯ ФОРМУЛА

Международная федерация автомобильного спорта (ФИА) утвердила технические требования формулы I на 1966—1968 годы. Эти требования, несомненно, сыграют положительную роль в дальнейшем развитии автомобильного спорта. Особый интерес новая формула представляет потому, что впервые предусматривается соревнование автомобилей с различными типами двигателей. К гонкам будут допускаться на равных основанных следующие автомобили:

- а) весом не менее 500 кг с поршневым двигателем 1,5 л. с., имеющим наддув;
- б) весом не менее 500 кг с поршневым двигателем 3 л. с., без наддува;
- в) с роторными двигателями типа «Ванкель» без ограничения объема рабочих камер;
- г) с газовыми турбинами любой мощности, работающими на любом топливе.

Поршневые и роторные двигатели согласно новой формуле должны работать на торговых сортах бензина. Для автомобилей с роторными и газотурбинными двигателями будет установлен минимум и максимум допустимого веса. Все остальные требования прежней формулы I, обязывающие оставлять колеса открытыми, применять стартеры, защитные дуги и т. п., остаются в силе и для новой формулы I. Известно, что утверждению новых технических требований ФИА, как правило, предшествует дискуссия между представителями национальных федераций, а также заинтересованных автомобильных фирм и спортивных организаций. Если предыдущая формула I была принята после ожесточенных споров и несмотря на категорические возражения представителей некоторых стран, то на этот раз условия формулы были одобрены единодушно.

В последние годы автомобильные газовые турбины и роторные двигатели непрерывно совершенствовались. Все сильнее раздавалось требование создать условия, в которых эти новые конструкции могли бы конкурировать с поршневыми двигателями. Но совместная классификация весьма различных по принципу действия двигателей представляет большие трудности. Специалисты моторостроения уже несколько лет спорят о том, как приравнять к поршневому дви-

гателю роторный типа «Ванкель»: по объему одной, двух или трех рабочих камер? Или же, что еще труднее, как сравнить с поршневым двигателем газовую турбину, для которой понятия о рабочем объеме вообще не существуют?

Чем же можно объяснить, что ФИА сочла возможным ничем не ограничивать роторные двигатели и газовые турбины? На первый взгляд, автомобили с такими двигателями как будто поставлены в более выгодные условия по сравнению с автомобилями, имеющими поршневой двигатель ограниченного рабочего объема. Но давайте рассмотрим предположительные мощностные и весовые показатели гоночных автомобилей с поршневыми двигателями новой гоночной формулы I. Мощность 3-литрового двигателя с 12 или 16 цилиндрами может достигнуть 450 л. с., поскольку при рабочем объеме одного цилиндра около 0,25 л уже удавалось получать удельные мощности порядка 150 л. с./л. Для снижения веса гоночных автомобилей в последние годы были разработаны конструктивные мероприятия, позволившие, например, довести собственный вес автомобиля с двигателем 2,5 л до 430 кг. Таким образом, следует ожидать, что ходовой вес автомобилей новой формулы будет достаточно близким к допусканной минимальной норме — 500 кг. Следует также отметить, что предписанное требованиями формулы открытое расположение колес вряд ли позволит добиться дальнейшего снижения лобового сопротивления узкого одноместного кузова, уже теперь достигшего минимума: оно обусловлено как обтекаемостью формы, так и размерами гонщика (при наиболее выгодной посадке). Максимальная скорость одноместного автомобиля весом около 500 кг при мощности 450 л. с. приблизительно равна 380 км/час. Она достаточно близка к так называемой предельной скорости, ограниченной силой сцепления ведущих колес с дорогой. После достижения предельной скорости избыток мощности может вызвать только пробуксовку ведущих колес, но несколько не повысит быстроты движения автомобиля.

Следовательно, мы видим, что при заданной форме кузова и минимальном весе мощностные поршневые двигатели, допускаемые формулой I, будут достаточны для обеспечения оптимальных динамических качеств. Поэтому при соответствующих ограничениях веса автомобилей, которые будут установлены ФИА, применение других, может быть и более мощных, типов двигателей само по себе еще не представляет преимущества.

Правда, при мощном двигателе можно повысить максимальную скорость автомобиля, увеличив в пределах допусти-

мой нормы его вес и связанную с ним силу сцепления ведущих колес. Однако этот путь пока не представляется реальным, тем более что увеличение веса отрицательно влияет на приемистость и ведет к снижению срока службы шин, и без того недолговечных на гоночном автомобиле.

Но во всяком случае, применение газовых турбин и роторных двигателей, которые обладают многими перспективными качествами, представляет исключительный интерес для развития автомобильной техники.

Постройка современных гоночных автомобилей стоит немалых финансовых затрат, поскольку, например, получение высоких удельных мощностей неизбежно связано с применением многоцилиндровых двигателей. Неоднократно предлагались проекты двигателей с 24 цилиндрами и более.

По новой формуле I для получения необходимой мощности, обеспечивающей предельную динамику автомобиля наименьшего веса, едва ли потребуется больше 16, а возможно, будет достаточно и 12 цилиндров — это экономическое преимущество новой формулы. Высокие мощности двигателей новой формулы могут повлечь за собой более широкое применение привода на все колеса.

Нет никакого сомнения в том, что гоночные автомобили, соответствующие ей, превзойдут по динамическим качествам все прежние конструкции и позволят повысить средние скорости на всех традиционных трассах.

А как быть при повышенной быстроты движения автомобилей с предупреждением аварий? В течение многих лет ФИА систематически уменьшала допустимый литраж двигателей, руководствуясь соображениями безопасности. Теперь многие конструкторы и гонщики придерживаются противоположной точки зрения, утверждая, что наличие запасов мощности позволяет легче маневрировать и выходить из сложных положений, возникающих во время гонки. Опыт конца тридцатых годов, когда на гоночных автомобилях ставили очень мощные двигатели, как будто подтверждает эту точку зрения.

В. БЕКМАН,
судья всесоюзной категории.

ГОНКА ПО СИЦИЛИИ

«Тарга Флорно» — старейшие в международном календаре автомобильные гонки, которые пользуются неизменной популярностью. В этом году «Тарга Флорно» проводились только на спортивных



АВТОМОБИЛЬ ЭКСТРА-КЛАССА

Совсем недавно западногерманские журналисты выразили желание ознакомиться с автомобилем ЗИЛ-111. Эта возможность была им предоставлена посольством Советского Союза в ФРГ.

В результате в одном из номеров западногерманского журнала «Хобби» была опубликована статья, перевод которой дается ниже с некоторыми сокращениями.

После того как я ознакомился со всеми знаменитыми автомобилями, начиная от «Роллс-Ройса» до «Кадиллака», мне хотелось узнать, что предлагают Советы в качестве автомобиля высшего класса. Это оказалось значительно легче, чем я думал.

Я позвонил в советское посольство в Роландсви, и пресс-атташе Владимир, не проявив удивления, что

представители журнала «Хобби» хотят испытать автомобиль посла, сказал: «Пожалуйста, когда вы приедете, автомобиль будет приготовлен».

ЗИЛ-111 стоял заправленный и отполированный до блеска. Дипломатический номер придавал мне некоторую уверенность в том, что я смогу провести такой большой «норавль» невредимым через узкие улочки курорта Годесберга и Бонна.

Между тем, как оказалась, внешний вид ввел меня в заблуждение, так как благодаря наличию сервопривода рулевого управления и автоматического переключения передач, а также благодаря четкой кроме передних крыльев этим автомобилем оказалось очень легко управлять.

Работу восьмицилиндрового V-образного двигателя рабочим объемом 6 л нельзя было расслышать. При 220 л. с. и максимальном крутящем моменте 48 кгм — это является настоящим фокусом.

При трогании с места

нужно только включить иконку «движение» и нажать педаль акселератора.

Скорость набирается не как у автомобиля спортивного класса, а как у комфортабельного легкового автомобиля — плавно, без рывков.

Его предшественник ЗИЛ-110, имевший восьмицилиндровый двигатель с рядным расположением цилиндров мощностью 140 л. с., был далек от таким элегантно и быстроходным, как ЗИЛ-111, который общепризнан как настоящее достижение в автомобилестроении.

Отделка автомобиля не броская, но добротная. Имеется обогреватель больших размеров, что не поразит знающих русских климат. Большое рулевое колесо расположено очень удобно. Вначале я рассматривал с некоторым недоверием широкую педаль тормоза, так как она побуждала к тому, чтобы использовать для торможения левую ногу. Потом я понял, что мок опасения напрасны.

От Бонна мы ехали по автостраде в направлении Ванена, 140 км/час были быстро достигнуты, а педаль акселератора была еще в среднем положении. Максимальная скорость 170 км/час. Большую скорость замечали только по спидометру — автомобиль двигался плавно, как океанский пароход, без каних-либо толчков.

Поездка произвела очень сильное впечатление: она показала, что русские могут создавать хорошие и современные автомобили.

Удивительно, что расход топлива очень мал: в среднем 20 литров на 100 км.

У этого автомобиля, кажется, каждая деталь способна выдержать высокие нагрузки.

«ДВЕ КРАСНЫЕ ЗВЕЗДЫ»

Тан озглавил заметку, посвященную двум лучшим нашим мотогонщикам Н. Севостьянову и И. Григорьеву,

автомобилях типа «Гран Туризм». Завод «Феррари», чьи автомобили не раз побеждали в этих гонках, на этот раз в соревнованиях не участвовал.

Победил сцилинец А. Пуччи и англичанин К. Дэвис на двухлитровом спортивном автомобиле «Порше-904 РС» (средняя скорость — 103,256 км/час). Машины «Порше» заняли также 2-е и 4-е места.

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

Первенство Европы по ралли в нынешнем году разыгрывается в 14 этапах. О первом из них, ралли «Монте-Карло», уже сообщалось.

Второй этап — «Ралли цветов» состоялся в Италии. Первое место в общем зачете занял экипаж Э. Карлссон — Г. Пальм на шведском автомобиле «Сааб-96 Спорт» с трехцилиндровым двухтактным двигателем (891 см³, 52 л.с.). Скорость машины — 145 км/час.

Второй была женская пара П. Мосс-Карлссон и В. Дольмео.

В третьем этапе — ралли «Португалия» приняло участие 49 экипажей, а финишировало только 29. Прошлогодний чемпион Европы Ганс Вальтер, шедший на БМВ-1800, занял здесь лишь 10-е место. Первое досталось итальянскому экипажу Адамичи и Берселли на «Альфа-Ромео Джулиати». Вторыми на таком же автомобиле были Каваллари и Течилла.

Традиционное «Ралли тольпанов» в Голландии (четвертый этап) проходило в течение двух дней на дистанции 2800 км. В группе серийных автомобилей на «Моррис-Мини-Купер-С» победили фирменные гонщики английского концерна «Би-Эм-Си» Т. Мянинен и Т. Амбросе; в группе автомобилей «Гран Туризм» первое место заняли англичане Д. Моран и Е. Моран на «Остин-Хилей-3000». Женский кубок выиграла шведская пара П. Мосс-Карлссон — Э. Нинстрём на «Сааб-96».

Пятый этап — ралли «Акрополь» — принес победу Т. Трану на «Вольво-ПВ544». Вторым был Ж. П. Ожнер на «Ситроен», третье место у П. Мосс-Карлссон.

2900 км проселочной дороги по Греции оказались непосильными для 53 участников из 72.

ОСЕЧКА ЧЕМПИОНА

Состоялся первый этап чемпионата мира по кольцевым автогонкам «Большой приз Монако». Эта стокруговая гонка по улицам города, в которой водители в течение двух с половиной часов (каждые 10 секунд) вынуждены переключать передачи, считается одной из

обозреватель английского журнала «Мотор-Сайнлинг». Он пишет: «Наиболее известными из русских мотогонщиков, кольцевиков и кроссменов, являясь, безусловно, Николай Севостьянов и Игорь Григорьев... К обзору стоит побольше присматриваться на европейских гонках».

Обозреватель особо подчеркивает отличную физическую подготовку Севостьянова и его высокую квалификацию как механика.

Игорь Григорьев же, отмечает он, известен своей продуманной тактикой, выбором момента для неожиданного рывка.

Признание, что и говорить, лестное. Оно свидетельствует о больших успехах советских мотоспортсменов.

МОТОР ТАДЕУША ТАНЬСКОГО

Польский конструктор Тадеуш Танынский в 1926 году создал модель легкового ав-

томобиля Т-1. Интересной особенностью двигателя этой машины было то, что все его болты, винты и гайки имели 10-миллиметровую резьбу. Разобрать весь двигатель можно было, пользуясь одним только гаечным ключом.

Позднее Танынский создал удачные образцы легковых автомобилей Т-8 и Т-4. Однако панская Польша не смогла наладить их выпуск, а талантливый конструктор в годы оккупации был убит фашистами.

КАНАЛЫ — ПОД АВТОСТРАДЫ

Подготовка к Олимпийским играм в Японии поставила келегие задачи и перед организаторами уличного движения. Если принять во внимание, что уже сейчас количество транспортных единиц в Токио составляет полмиллиона и все время растет, станет понятна их тревога и озабоченность.

В Токио строятся магист-

самых сложных в мировом первенстве.

Уже на первых кругах лидерство захватил Д. Кларк, выступавший на «Лотосе-25» с мотором мощностью 204 л.с. К пятому кругу он оторвался на 300 метров. Его преследовали Д. Врэхам на «Брэхэме» (он показал лучшее время на тренировках) и Г. Хилл на новом 212-сильном БРМ. На 30-м круге у Кларка отсоединился стабилизатор задней подвески. Трассу, состоящую почти из одних поворотов, Кларк теперь уже не мог проходить быстреешим образом, и к 36-му кругу вынужден был уступить первое место Г. Хиллу.

Гонку на 314 км выиграл Г. Хилл, вторым был Р. Гинтер (оба на БРМ), третье место досталось П. Арунделлу («Лотос-25»). Любопытно, что в прошлом году Кларк, выигравший первенство мира, в первой гонке сезона тоже сошел из-за неисправности машины.

НА ТРАССЕ КЛЕРМОН=ФЕРРАН

Во Франции закончился третий этап чемпионата мира по кольцевым мотогонкам.

В классе 50 см³ победил прошлогодний чемпион новозеландец Х. Андерсон на японском мотоцикле «Сузуки», опередив немца Г. Аншайда на «Крайдлере». По сумме очков после трех гонок впереди Андерсон — 22 очка, за ним с 17 очками Аншайдт и японец Моришита — 11 очков.

В классе 125 см³ уверенно победил Л. Тавери на «Хонде». Гонщики завода «Сузуки» Б. Шнайдер и В. Перрис заняли 2-е и 3-е места. По сумме очков лидирует Тавери (16), затем идут Шнайдер — 13 и Андерсон — 11.

В классе 250 см³ на 54-сильном «Сузуки» победителем стал Ф. Рийд. Второе место на «Хонде» занял Тавери. По сумме очков впереди Рийд — 12.

ПОЗАДИ ДВА ЭТАПА

В Швейцарии, на первом этапе чемпионата мира по мотокроссу в классе 500 см³, победителем стал прошлогодний чемпион швед Рольф Тобблин на мотоцикле «Хедлунд». На последующих местах англичане Д. Смит на БСА и С. Луидин на «Хедлунде». Чехословацкий гонщик Э. Крайчович, выступавший на модернизированном ЗСО, был пятым. Эта машина имеет 35-сильный двигатель и значительно облегчена (до 124 кг).

В следующем этапе, в Австрии, первые три места распределились, как и в первом этапе. Оба чехословацких гонщика — Э. Крайчович и И. Хржебек — выступали на новых мотоциклах «Чезет» (мощность около 36 л.с.) и заняли 8-е и 9-е места.

рале для движения автотранспорта с большой скоростью. Так как в городе для этих целей почти нет свободного места, принято решение использовать некоторые городские судорожные каналы. Сейчас они осушаются и переоборудуются под автомобильные дороги, на которых скорость движения не будет ограничиваться.

ЧЕЛОВЕК РАССЕЯННЫЙ...

Профессор Манчестерского университета Вильям Снотт приговорен к уплате штрафа за езду на автомобиле в запрещенном направлении. Будучи рассеянным, он действительно проехал 8 километров по дороге с односторонним движением, прежде чем его остановила полиция. Когда ему объяснили его ошибку, он наивно заметил:

«Мне тоже казалось, что тут что-то неладно, потому что я все время должен был избегать автомобилей, которые устремлялись прямо на меня».

„Не ставьте машину в тени...“

Недавно в штате Нью-Джерси (США) столкнулись два автомобиля. Это бывает на дорогах Америки часто, так что, кажется, и не стоило бы о столкновении писать, тем более что все обошлось без человеческих жертв. Но не спешите с выводами.

Что происходит в случае, если водители столкнувшихся машин остаются невредимыми? Обычно они начинают выяснять, кто виноват. В данном же случае произошло нечто совершенно невероятное. Когда обе машины, ударившись одна о другую, остановились, оба водителя, сломя голову бросились... в разные стороны.

Все объяснялось очень просто: машины были воровские.

Воровство автомобилей в США приняло огромные размеры. Один только Франк Спренца, за год умудрившись украсть 29 машин и, кроме того, между прочим, 3 самолета...

Руководитель Федерального бюро расследований Эдгар Гувер должен был признать, что воровство автомобилей принимает все более широкие размеры. Гувер высказал уверенность, что прирост в авторовстве сохранится и далее.

Капитан Джон Уильямс, руководитель отдела розыска украденных машин Вашингтонской полиции, обратился к жителям через посредство газеты «Вашингтон пост энд таймс геральд» с рядом советов, например: не оставлять ключ в машине, не ставить ее в тени, не оставлять в автомобиле ценные вещи в талих местах, где они могут быть замечены с улицы, и т. д. В противном случае «вы можете лишиться и этих ценностей и машины», мрачно заключает капитан.

Кажется, подобные предостережения должны были поколебать названные Гувером цифры прироста краж. Но нет! Так, в Вашингтоне за 10 месяцев 1963 года была украдена 2541 машина, в то время как за тот же период 1962 года — 2243.

Впрочем, фантически число краж автомобилей неизмеримо больше той цифры, которую назвал Эдгар Гувер. Ведь ФБР не учитывает случаи, когда угонают машины у тех, кто сам их украл!

Г. ПОЛЬСКОЙ.

Сейчас я вполне оформившийся мотоциклист и горжусь этим. Как и все настоящие мотоциклисты, я тоже считаю мотоцикл наиболее ярким проявлением человеческого гения. Даже моя жена интересуется мотоциклом.

Начинается это всегда нечаянно. В погожее воскресное утро вы отправляетесь погулять. По дороге вы замечаете десятка два мотоциклов и мотороллеров. Меж железных коней возбужденно снуют водители и просто любители двухколесной техники. Они размахивают руками, выкрикивают непонятные для непосвященного человека слова-заклинания: «маятниковая вилка», «амортизатор», «демпфер», «картер», «декомпрессор». Глаза их лихорадочно блестя, лица то улыбаются, то хмурятся. Вы останавливаетесь. Человек в замасленном пиджаке, любовно похлопывая пахнущего бензином россиянина, обращается к собравшимся:

— Аппарат — люкс. Да что говорить! Одним словом — агрегат. Что? Старье? Да вы послушайте! Нет, не этого осла! Вы машину послушайте. Это же музыка!

И мотоциклист, тяжело дыша, начинает подпрыгивать над машиной на одной ноге. Вместо музыки вы слышите лягз, скрежет, чиханье. После сорок девятого подсканивания «агрегат» выплевывает тучу черного дыма, ревет и стреляет. У вас ломит уши, дым ест глаза. А люди, окружающие мотоцикл, суют руки под выхлопы и нюхают пальцы, прикладывая уши к мотору и щупают шины — вообще, с вашей точки зрения, ведут себя не совсем нормально. Прикрыв заслезившиеся глаза, задыхаясь, вы бросаетесь прочь, проклиная сумасшедших, отравляющих чистый утренний воздух вонючим дымом...

На другой день вечером вы не спеша возвращаетесь домой с работы. За вашей спиной слышится нарастающее металлическое стрекотание перегруженного мотора. Вы недовольно передергиваете плечами и принимаете правый.

Трах! — из глушителя летят искры, мотоцикл останавливается.

Неожидано в соседнем домике со стуком распахивается дверь. Из нее выскакивает небольшого роста человек в майке и большими прыжками пересекает улицу. Присаживается на корточки рядом с мотоциклистом. Из раскрытой двери несется женский голос: «Вася, иди обедать! Ты опоздаешь на смею!» Но Вася не слышит. А возле мотоцикла уже деловой разговор:

— Свеча, понимаешь, мучает, а запасной нету.

— Не беда! Я знаю хороший способ. Мигом заведем. У тебя карандаш есть? Простой, графитный.

— Есть.

— Давай. Выворачивай свечу!

Пока мотоциклист выворачивает свечу, Вася чинит карандаш. Через десять



минут мотор начинает работать. Мотоциклист и Вася прощаются, как родные.

Вы идете домой. У вас в голове начинает шевелиться мысль: «Что же это в конце концов такое, мотоцикл? Болезнь это или, может, неведомое мне счастье?»

Дома за обедом жена говорит:

— Ты знаешь, Катюшин Гриша купил недавно мотоцикл. Вот прелесты! Они теперь каждый день могут на речку ездить, загорать.

Жена вздыхает. Вы чувствуете себя виноватым. И у вас появляется робкая мысль: «А что если тоже купить мотоцикл?»

Эта мысль пока еще не побуждает вас к действию. Вы ее еще боитесь.

Проходит несколько дней. Вы получаете очередной номер журнала «Огонек». Случайно вам попадается на глаза статья: «Туризм и мотоцикл», или «Путешествие на мотоцикле», или еще что-то вроде этого. Вы рассеянно смотрите на первые строчки. Потом внимательно. Потом еще внимательнее. Вы прочли всю статью, и вам захотелось посмотреть на «живой» мотоцикл, на эту удивительную конструкцию, позволяющую прекрасно проводить время, закаляющую организм, укрепляющую нервную систему и обладающую еще добрым десятком благих качеств.

Приблизительно так было и со мной. И вот настал день, когда я робко наметнул своему соседу Феде, страстному мотоциклисту, что, мол, тоже не прочь приобрести мотоцикл. Реакция Феде выразилась словами:

— Пожалуй, ты еще можешь стать человеком.

Через неделю у меня появился добрый десяток новых знакомых. Как род-

ственники к дому больного, они въезжали ко мне во двор на своих трескучих машинах каждый день. Мне дали массу советов. Объясняли устройство мотоцикла, снабжали учебниками. Я учил правила уличного движения. Я забросил все, что не имело отношения к мотоциклам.

Скоро я уже был счастливым обладателем маленького зеленого мотоцикла, стремительного на вид и весьма потрепанного. Мотоцикл стоял во дворе, в тени деревьев, помытый, вытертый и укутанный старым плащом. Он обещал далекие путешествия и необыкновенные приключения. Но пока я еще не умел ездить, и вся эксплуатация заключалась в протирании машины ветошью шесть раз в день.

Настал первый день моего практического обучения. За город нас вывез мой друг Федя. В поле он слез с мотоцикла и сказал:

— Ну что ж, приступим.

И мы приступили. Никогда раньше я не мог себе представить, что два колеса, снабженные четырехцилиндровым мотором, способны на такие трюки. В тучах пыли мотоцикл носил меня по полю, делая замысловатые кренделя и развороты, или вдруг вставал на дыбы на совершенно ровном месте. Я чувствовал себя пленником разбушевавшейся техники. Федя, безопасности ради, забежал за придорожный столб, и до меня иногда долетали его инструкторские указания.

Последнее, что я видел в тот день, это испуганное Федино лицо. Он попытался снова шмыгнуть за столб, но на этот раз опоздал.

Трудности первых дней учебы не пропали даром. Теперь я уже выезжал на тренировки самостоятельно. Правда, приходилось отправляться в пять часов утра, чтобы успеть возвратиться пораньше, пока не началось движение на улицах. Редкие в это ранее время пешеходы, издали завидев меня, предусмотрительно становились за деревьями и кричали:

— Аварийщик!

— С утра наклеюкался!

Моя жена ездить пока еще не научилась. Однако в устройстве мотоцикла разбирается уже неплохо. Каждая уборка в квартире добавляет что-нибудь новое к ее багажу технических знаний. Что ж поделаешь! В тесноте, да не в обиде, как говорится. В посудном шкафу она находит индукционную катушку, в бельевом ящике — педаль стартера, в шкапулке для пуговиц — болты и гайки. И даже утверждает, что однажды вымела из-под кровати компрессию! Хотите верить, хотите нет, а я-то знаю: в квартире настоящего мотоциклиста можно найти все!

В. МАШИНСКИЙ.

Редакционная коллегия: А. И. ИВАНСКИЙ [главный редактор], А. А. АБРОСИМОВ, Г. М. АФРЕМОВ, В. И. КОВАЛЬ, А. М. КОРМИЛИЦЫН, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС, В. И. НИКИТИН, И. В. НОВОСЕЛОВ, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ, Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ.

Художественно-технический редактор И. Г. Имшенин.

Корректор Е. Я. Обухова.

Адрес редакции: Москва, К-12, ул. Разина, 9. Тел. К 5-52-24, К 4-16-60, В 0-05-23.

Сдано в набор 28.5.64 г.
Г-91642.

Бум. 80 × 90%, 2,25 бум. л. = 4 печ. л.

Тираж 500 000 экз.

Подп. к печ. 19.6.64 г.

Цена 30 коп.

Зак. 1504.

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

ОТ ТИМАЛАЕВ

Осевая линия разделена бочками. Такое можно часто увидеть в городах Индии.



В центре Бомбея.

Да, это Бомбей, без стройных пальм и раскидистых тамариндов, украшающих центр города и его великолепные набережные. А бунгально рядом, в каких-нибудь 7—8 милях отсюда, на берегу озера Павой растет и ширится новая часть города. Центром ее стал недавно выстроенный с помощью Советского Союза технологический институт. Здесь готовятся столь нужные сейчас Индии квалифицированные технические кадры.

Предметом особого интереса были для нас беззаправочные станции. На шоссе и городских улицах в них нет недостатка. Яркие разноцветные вывески то и дело мелькают с вездом пышные купы пальм. Повторяющиеся десятки раз указателями и рекламными щитами, надоедливо лезут в глаза одни и те же названия: «Мобилгэз», «Шелл», «Барма Шелл». Компании английские, а бензин продают индийский, выработанный из нефти, добытой здесь же, в штате Ассам, но переработанной на английских заводах. Вот и получается, что индийцам их собственная нефть обходится так же дорого, как и импортируемая из других

По обе стороны дороги — кусты, усеянные яркими цветами, и стройные пальмы. Узкая полоса асфальта пляшет перед радиатором, огибая то густые заросли плантаций сахарного тростника, то водоемы с густой темно-желтой жижей. Наш выдавший виды «Рено» движется на север, поворачивая причудливые изгибы дороги, выходящей вдоль обрывистых берегов верхнего Гаига. Отвесные склоны ущелий, покрытые буйной растительностью, сходятся все ближе и ближе, вынося вверх крутые серпантинки горной дороги.

Перебравшись на другую сторону реки Джамны и проколесив несколько миль, мы вырываемся на улицы Дели. навстречу несутся автомобили разнообразных моделей, моторикиши, извергающие клубы сизого дыма, легкие двухколесные тинки и вереницы энергично нажимающих на педали велосипедистов. Мы чувствовали себя в машине первое время не совсем уверенно, особенно когда маршрут пролегал по окраине города. Если в центре Дели есть светофоры и регулировщики, которые следят за порядком на улицах, то ближе и окраинам нарядный едет как ему заблагорассудится. Иногда казалось, что авария неминуема: пешеходы в Индии обычно не торопятся и не уступают дорогу транспорту; приходится все время лавировать. Но скоро мы свыклись со столь необычными правилами, вернее с их полным отсутствием, хотя, впрочем, одно выполняется здесь неукоснительно: ездить иужно только по левой стороне.

Велотанси на улицах старого Дели.



ДО АРАВИЙСКОГО МОРЯ

Мадрас очень своеобразен. Здесь нет высоких ультрасовременных зданий, меньше внешнего блеска и рекламной мишуры, чем в Дели, зато много все равно и грузовых кули. Тяжелая тропическая зелень плотно окутывает город, расступаясь только перед гладким асфальтом улиц. Осевая линия на многих улицах отмечена... пустыми бочками изпод бензина, выработанными наполовину известной. На перекрестках — вавилонское столпотворение. Никаких знаков или линий «стоп» здесь нет. Очевидно, это «чувствуют» и коровы — они лениво бредут по проезжей части, создавая иногда заторы, а если устанут — то ложатся, даже если это трамвайные пути. И все ждут. Никто не волнуется. Одни за другим останавливаются трамваи, спокойно сидят пассажиры. И когда я спросил вагонного, почему он хотя бы не даст сигнала, тот с философским спокойствием ответил: «А зачем спешить? Все равно позади уже тысячелетия, а впереди еще целая вечность...»

Широкие улицы и сверы, высокие здания банков, многочисленных отелей и магазинов придают центральной части Бомбея европейский вид.

Но настоящий Бомбей, огромный, шумный многомиллионный город, «индийский Париж», как называют его туристы, не здесь. Он там, в районе Кроуфорд Маркет и в фабричном районе Порель там, где узкие улочки, по которым медленно плетутся, покачивая рогами, буйволы, запряженные в тяжело нагруженные двухколесные арбы.



Так выглядит перекресток в старом Мадрасе.

стран. Не удивительно, что счетчики топлива на колоннах проградуированы с точностью до четверти пинты (около 150 г.), а шофер при заправке никогда не прольет на землю ни капли. Бережливость — дело хорошее, но нам показала странной броская реклама все той же вездесущей компании «Мобилгэз»: «Хотите сэкономить — управляйтесь у нас». Вот уж поистине экономия в чужой карман.

...Спидометр отсчитывает последние мили нашей поездки по индийской земле. Впереди показалась и уже бегит навстречу безбрежная синь Аравийского моря. Еще несколько минут езды — и волны, кажется, захлестнут прибрежное шоссе. Вот и закончилось наше путешествие, начавшееся так далеко отсюда, в предгорьях суровых Гималаев.

Е. ВОЛКОВ.

Дели — Мадрас — Бомбей.

авг. 87
Токарев



И ю л ь 1 9 6 4

За рулём

На горной дороге.
Фото Е. Волкова.