



№3

ИЮНЬ
1956г

За рулём

Конструкторы Челябинского тракторного завода модернизировали трактор «С-80», довели его мощность до 100 лошадиных сил. В этом году страна получит тысячи таких машин.

На снимке: установка 100-сильного двигателя на трактор

Фото В. ГЕОРГИЕВА

(Фотохроника ТАСС)





Е Ж Е М Е С Я Ч Н Ы Й
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ
СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ.

ШИРЕ ДОРОГУ АВТОМОБИЛЬНОМУ ТУРИЗМУ!

Растущее благосостояние советского народа находит свое выражение, в частности, в том, что у нас широко развивается автомобильный туризм. Десятки и сотни тысяч трудящихся приобрели за последние годы в собственное пользование легковые автомобили, совершают увлекательные и поучительные поездки на них, используют свои отпуска для дальних путешествий. Автомобильный туризм все более прочно входит в быт советских людей, становится одной из весьма распространенных форм летнего отдыха трудящихся.

Дорога! «Какое странное, и манящее, и несущее, и чудесное в слове: дорога!» — писал Н. В. Гоголь. Пожалуй, никто не имеет столько возможностей по достоинству оценить всю глубину и поэтичность этих слов, так полно разделить это чувство, выраженное великим писателем, как человек, сидящий за рулем туристского автомобиля. Лучше познать свою прекрасную Родину, увидеть своими глазами великие и замечательные дела советских людей, строящих коммунизм, посетить достопримечательные места и живописные уголки родной природы — что может быть интереснее, приятнее и полезнее такого отдыха!

Советское государство сделало многое для того, чтобы способствовать развитию автомобильного туризма в стране. Каждый год вступают в эксплуатацию все новые и новые первоклассные дороги; все больше и больше появляется на них автомобильных гостиниц, заправочных пунктов и станций обслуживания; все больше автомобилей продается в личное пользование населению.

Большую роль в деле развития автомобильного туризма играют автомотоклубы и первичные организации ДОСААФ. В ряде мест автомотоклубы ДОСААФ стали подлинными центрами всей организаторской работы по автомобильному туризму. Здесь анализируется и обобщается опыт туристов, изучаются и уточняются маршруты туристских путешествий, разрабатываются методы и средства специального оборудования автомобилей. Для автолюбителей открыты широкие возможности учебы, изучения автомобильной техники и творческой самодеятельности.

В Ленинградском автомотоклубе ДОСААФ, например, по инициативе группы туристов проводятся многодневные соревнования владельцев собственных автомобилей. В прошлом году туристская секция клуба организовала 57 коллективных путешествий; 87 членов секции, приняв участие в автопробеге на 2000 километров, выполнили норму «Турист СССР». Большая работа с туристами проводится в Московском автомотоклубе, туристская секция которого насчитывает свыше полутора тысяч членов. Много пользы принес проведенный здесь конкурс на лучшее оборудование автомобилей «Москвич» и «Победа» для дальних туристских путешествий.

Следует отметить также инициативу Главкурортторга (начальник А. И. Буров), организовавшего в течение последних двух лет ряд благоустроенных пансионатов для туристов на Кавказе, в Крыму, и в других, часто посещаемых туристами, местах.

Социалистический строй, плановый характер экономики нашей страны, огромное внимание, которое уделяется партией и правительством делу максимального удовлетворения постоянно растущих и разносторонних потребностей и запросов народа, — все это открывает широчайшие возможности для подлинно массового развития автомобильного туризма. Однако было бы неправильно закрывать глаза на то, что возможности эти все еще используются далеко не полностью.

В организации туризма есть много недостатков, на пути его развития стоит немало бюрократических преград.

Едва ли не самой главной среди таких преград является равнодушие, проявляемое к туристам со стороны некоторых ведомств и учреждений. Чем объяснить, например, что Министерство торговли, прекрасно осведомленное о большом спросе на различные предметы туристского обихода, не размещает заказов на их изготовление в промышленности? Почему до сих пор приобретение бензина для автомобилей частных владельцев, а также запасных частей, необходимых для ремонта, является, особенно в дальних поездках, трудной «проблемой»? Почему все еще существуют неполадки в организации отдыха и хранения автомобилей в пути?

Оборудование туристских автомобилей для дальнего путешествия требует весьма несложных приспособлений. Однако большинство туристов не обладает необходимыми слесарными навыками, не всегда имеет нужный инструмент и материалы. Пользуясь этим, различные механики-«дельцы» берут втридорога за наспех выполненные работы. А управления местной промышленности спокойно взирают на это со стороны, не организуют массового производства дешевых средств оборудования туристских автомобилей. Почему?

Ответ на этот вопрос следует искать отнюдь не в недостатке материалов и средств. Все возможности для организации производства различных предметов туристского обихода, безусловно, есть. Но нет инициативы со стороны соответствующих органов, нет желания у некоторых работников заниматься этими, якобы «необязательными» для них делами. Они, видимо, привыкли, как говорил товарищ Хрущев на XX съезде КПСС, ждать, пока «начальство» за них подумает, и руководствуются правилом: «Будет директива — тогда посмотрим».

Какую «директиву» ждут, например, на Горьковском автомобильном заводе для того, чтобы начать оборудование автомобилей «Победа», предназначенных для продажи населению, раскладными передними сиденьями?

Какое «начальство» должно «подумать» за Туристско-экскурсионное управление ВЦСПС (начальник Б. Т. Пищев) о том, что надо, наконец, решить проблему отдыха автотуристов и хранения их автомобилей в пути? Ведь изданный два года назад этим Управлением циркуляр, обязывавший обычные туристские базы предоставлять стоянки для автомобилей, оказался не чем иным, как бюрократической отпиской, так как турбазы, как правило, не располагают ни стоянками для машин, ни возможностями оказывать туристам техническую помощь, ни запасами бензина, автомобильных деталей и т. д.

Подобные же вопросы следует обратить к Гипроавтотрансу (главный инженер А. А. Филиппов), не выпустившему до сих пор ни одного типового проекта легкого разборного гаража для автомобилей «Победа» личного пользования, и к издательству «Физкультура и спорт» (директор Н. И. Торопов), не издающему никакой литературы в помощь туристам.

Нерешенных вопросов развития автомобильного туризма еще не мало. Между тем число туристов, совершающих поездки на автомобилях в дальние края, неизменно растет и по мере удовлетворения все возрастающего спроса на легковые автомобили достигнет вскоре внушительных размеров. Пора серьезно подумать о том, чтобы снять последние рогатки на пути развития этого полезного и увлекательного вида спорта и отдыха трудящихся, к тому же способствующего воспитанию умелых воспитателей для народного хозяйства и Советской Армии.

ПОДГОТОВКА ВОДИТЕЛЬСКИХ КАДРОВ — ОДНА ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ЗАДАЧ ОРГАНИЗАЦИЙ ДОСААФ

*Генерал-лейтенант К. С. Мельник,
заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР*

Директивы XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР намечают значительное расширение автомобильного и тракторного парка страны. В 1960 году, последнем году пятилетки, будет выпущено 650 тысяч автомобилей, 322 тысячи тракторов, 395 тысяч мотоциклов. В связи с этим возрастет потребность в людях, способных умело обслуживать новую технику. Большое значение имеет подготовка квалифицированных водительских кадров и для Советской Армии, ныне полностью механизированной и моторизованной.

В связи с двукратным сокращением численности Вооруженных Сил известная часть молодежи в дальнейшем не будет попадать в войска. Необходимо принять меры к тому, чтобы эта молодежь могла и вне армии получать военные навыки, необходимые для выполнения своего долга по защите Родины, в частности путем приобретения специальности шофера.

Все это накладывает на ДОСААФ особые обязанности. Подготавливая технически грамотных и умелых водителей, организации Общества не только содействуют Вооруженным Силам нашей страны, но и непосредственно вместе с трудящимися Советского Союза решают народнохозяйственные задачи, поставленные XX съездом КПСС.

Вот почему состоявшийся недавно 5-й пленум Центрального комитета ДОСААФ уделил серьезное внимание вопросу распространения технических знаний среди населения.

Десятки тысяч членов нашего патристического Общества, особенно молодежь, желают научиться управлять автомобилем, мотоциклом, трактором. В 1955 году на курсах при первичных организациях было подготовлено значительное количество шоферов, мотоциклистов и трактористов. При этом наиболее успешно справились с подготовкой водительских кадров первичные организации Казахстана, Узбекистана, Азербайджана, Приморского и Алтайского краев, Магаданской, Новосибирской, Каменской, Тюменской, Чкаловской и Ленинградской областей.

Пленум ЦК ДОСААФ СССР обязал все организации Общества в течение ближайших двух лет увеличить количество выпускаемых шоферов, мотоциклистов, трактористов и других специалистов. Выполнение такой задачи потребует коренного улучшения дела подготовки водителей в системе Общества.

Пленум указал, что одной из причин, тормозящих подготовку этих кадров, является недостаточное число опытных преподавателей по автомотоделу.

ДОСААФ имеет возможность готовить водительские кадры в автомотоклубах и на курсах при первичных организациях. Но на массовую подготовку водителей в автомотоклубах рассчитывать нельзя, так как клубов у нас мало. Поэтому относительно мощную техническую и учебную базу клубов следует использовать в первую очередь для подготовки общественных инструкторов автомотодела. Такие курсы по подготовке инструкторов уже созданы в Московской и Ленинградской городских организациях.

Основная нагрузка в деле подготовки многотысячных кадров технических специалистов ложится на первичные организации ДОСААФ. Чтобы справиться с этой задачей, каждая первичная организация должна полнее использовать свои возможности, тщательно продумать весь учебный процесс и обеспечить высокое качество обучения.

Существует специальное положение о курсах при первичных организациях. Однако некоторые руководители не всегда соблюдают его, допуская порой серьезные нарушения. Известен целый ряд примеров, когда комитеты первичных организаций открывают курсы шоферов, мотоциклистов, трактористов, не имея для этого не только учебной базы, но даже помещения, где можно было бы проводить занятия. Например, комитет ДОСААФ Краматорского завода им. Орджоникидзе не обеспечил курсы учебными пособиями, поручил вести занятия неквалифицированным преподавателям. В результате из 46 обучавшихся на курсах экзамены в Госавтоинспекции сдали только 13.

Низкое качество обучения на курсах вызывает справедливые нарекания со стороны членов ДОСААФ. Так, из-за отсутствия необходимых пособий и автомобиля для практических занятий распались курсы по подготовке шоферов, созданные при первичной организации Ярцевской фабрики имени Молотова (Смоленская область). На фабрике очень много молодежи, желающей овладеть специальностью шофера. Однако руководители фабричного комитета ДОСААФ ничего не предпринимают для того, чтобы курсы вновь начали работу. Прошло уже полгода, как курсы бездействуют, хотя деньги, внесенные рабочими за обучение, не возвращены.

Надо сказать, что не единичны случаи, когда первичные организации грубо нарушают финансово-хозяйственную дисциплину именно при создании платных курсов. Не везде соблюдают порядок, по которому деньги за обучение должны вноситься в сберкассах на текущий счет первичной организации. В результате расходы осуществляются без сметы, что приводит порой к незаконному использованию средств.

Обязательным условием при создании курсов должно быть наличие необходимой материальной базы и штата опытных инструкторов. Первичным организациям следует проявлять в этом деле больше инициативы и настойчивости: договариваться с администрацией своего предприятия, учреждения, института, МТС или совхоза о том, чтобы первичной организации было предоставлено помещение для занятий, выделены автомашина для практической езды, мастерская или гараж для практических занятий и оказана другая помощь.

Многие почему-то считают, что учебной базой и преподавателями обеспечивают рай- и обкомитеты и автомотоклубы ДОСААФ. Это далеко не так. Преподавателей следует подбирать из общественных инструкторов, местных специалистов; также на местах нужно изыскивать и материальную базу.

Подготовкой определенного количества шоферов и трактористов не исчерпываются обязанности первичной организации. Следует шире привлекать членов Общества к участию в различных спортивных мероприятиях, поставить спортивную работу так, чтобы она живо интересовала участников и зрителей. Районные и городские комитеты ДОСААФ должны чаще проводить автопробеги, кроссы, массовые заезды по фигурному вождению мотоцикла. Полезно оборудовать в городе простейший автодром, где можно было бы в любое время года устраивать гонки мотоциклов и автомобилей.

Большое значение в подготовке водителей и инструкторского состава приобретают Советы автомотоклубов. Там, где они работают по-настоящему, первичным организациям всегда оказывается деловая помощь. Республиканским, краевым и областным комитетам ДОСААФ надо постоянно направлять внимание Советов автомотоклубов на дальнейшее развертывание военно-массовой работы в первичных организациях и на подготовку общественных инструкторов.

Важную роль в развертывании массовой работы по подготовке водительских кадров призваны сыграть городские и районные комитеты ДОСААФ. Они обязаны повседневно контролировать деятельность клубов и первичных организаций, поддерживать тесный контакт с партийными и профсоюзными органами, оказывать практическую помощь на местах.

Но для того, чтобы успешно выполнить стоящие перед ними задачи, горкомы и райкомы ДОСААФ должны стать оперативнее, больше заниматься живыми, практическими делами, хорошо изучить возможности первичных организаций, коллективно, с участием широкого актива обсудить и тщательно спланировать все необходимые мероприятия по подготовке специалистов, по усилению военно-технической пропаганды, передаче передового опыта, созданию материально-технической базы обучения и т. д.

Нет сомнения в том, что все организации ДОСААФ с честью справятся с возложенной на них задачей по подготовке водительских кадров и внесут тем самым вклад в дело развития народного хозяйства и укрепления обороноспособности нашей социалистической Родины.



Н. И. Борисов,

главный конструктор Горьковского автозавода им. Молотови

В Директивах XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР намечен большой объем работ по увеличению производства и совершенствованию конструкций советских автомобилей. Съезд партии потребовал также от работников автомобильной промышленности заменить устаревшие модели автомобилей новыми, более комфортабельными, с более высокими эксплуатационными качествами.

Необходимость постоянного совершенствования выпускаемых автомобилей и замены устаревших моделей новыми определяется как потребностями народного хозяйства страны, так и растущим благосостоянием народа. Спрос на быстроходные, комфортабельные легковые автомобили неизменно растет, потребности населения в автомобилях личного пользования и в такси увеличиваются с каждым днем. В условиях исключительно интенсивного развития и прогресса всех отраслей техники в нашей стране требования к качеству выпускаемых автомобилей, к их технико-экономическим показателям тоже, естественно, возрастают.

Коллектив конструкторов Горьковского автозавода считает делом своей чести всемерно содействовать удовлетворению этих растущих потребностей советского народа. Поэтому в течение шестой пятилетки почти полностью будет обновлен весь типаж выпускаемых заводом автомобилей.

Одной из первых моделей автомобиля, которую в скором времени завод начнет выпускать, явится новый пятиместный легковой автомобиль «Волга». По сравнению с «Победой» он будет отличаться целым рядом достоинств и, прежде всего, своими динамическими качествами и быстроходностью.

Успехи, достигнутые в строительстве новых автомагистралей, и улучшение существующей сети автомобильных дорог дают возможность увеличить максимальную скорость выпускаемых в СССР автомобилей. В то же время рост интенсивности движения, особенно в крупных городах, заставляет заботиться о динамических качествах, необходимых для достижения высоких средних скоростей автомобиля.

Наиболее простым способом улучше-

ния динамических показателей автомобилей было бы, разумеется, увеличение литража их двигателей, прямое повышение мощности. Однако такой путь, неизбежно связанный с увеличением расхода горючего, был с самого начала отвергнут конструкторами завода.

Высокие максимальная и средняя скорости автомобиля «Волга» получены при равном и даже меньшем, чем у «Победы», расходе топлива. На «Волгу» установлен короткоходный экономичный четырехцилиндровый двигатель с рабочим объемом 2,5 литра (диаметр и ход поршня равны 92 мм). При этих параметрах двигатель развивает мощность 70 л. с.

Короткий ход поршня, верхнеклапанная система распределения, гильзы из антикоррозийного металла, хромированные кольца, жесткий пятипорный вал с развитыми шейками — все это делает двигатель долговечным и надежным в работе. Съёмные гильзы цилиндров упрощают и улучшают его ремонт.

Как показали испытания, автомобиль «Волга» развивает максимальную скорость 130 км/час (т. е. на 15—20% большую, чем у «Победы»), имеет высокие средние скорости при движении по дорогам с различными покрытиями и лучшую (на 8—12%) динамику разгона в сравнимых условиях. Такие показатели достигнуты за счет усовершенствования конструкции двигателя.

Расширение круга лиц, управляющих автомобилями без специальной профессиональной подготовки, — так называемые «любители», — настоятельно требует упростить управление автомобилями. Радикальной мерой в этом отношении является автоматизация управления переменной передач. На автомобиле «Волга» применена автоматическая, гидродинамическая передача, состоящая из гидротрансформатора и трехступенчатой планетарной коробки передач.

Педаля сцепления и рычаг перемены пере-

дач отсутствуют. Последний заменен рычагом-указателем передач, имеющим следующие положения:

- Н — нейтральное,
- Д — движение,
- П — пониженная передача,
- ЗХ — задний ход.

На автомобиле «Победа» водитель должен с момента запуска двигателя и до установления необходимой скорости сделать 15 различных движений руками и ногами. На «Волге» для достижения той же цели нужно сделать всего лишь 3 движения. Замок зажигания объединен здесь с включателем стартера. Поворотом ключа запускается двигатель, затем легким движением руки рычаг-указатель передач устанавливается в определенное положение (на отметку «Д»), после чего нажимается педаль газа. Автомобиль трогается с места и набирает скорость по мере нажатия водителем педали газа. Переключение передач происходит автоматически, без участия водителя, в зависимости от скорости и сопротивления дороги.

Можно затормозить автомобиль до полной остановки (двигатель «не глохнет»), а потом одним только нажатием на педаль газа возобновить движение.

Пониженная передача не автоматизирована и применяется в тех случаях, когда нужно получить максимальный разгон с места, преодолеть большой подъем или выбраться из тяжелой грязи или песка. Если надобность в понижающей передаче отпала, указатель (на ходу) устанавливается на отметке «Д», и автомобиль продолжает движение на автоматизированном режиме.

На скорости до 70 км, при желании обогнать быстро идущий впереди транспорт, можно принудительно включить вторую (повышающую) передачу. Для этого достаточно нажать педаль газа до упора.

Испытания автомобиля «Волга» с автоматической передачей подтвердили простоту и надежность его управления, особенно в городах с интенсивным движением и на горных дорогах. Кроме того, испытания показали лучшую, в сравнении с обычными автомобилями, проходимость на трудных дорогах, по грязи и песку.

Для использования автомобилей «Волга» в качестве такси или в других целях разработан вариант с механической





коробкой передач и рычагами переключения на колонке руля.

Движение с высокими скоростями по дорогам различного качества предъявляет особо высокие требования к конструкции подвески автомобиля. Работникам завода удалось значительно улучшить качество подвески по сравнению с автомобилем «Победа», хотя, как известно, и на старой модели подвеска тоже не вызывает нареканий. Новая подвеска наряду с улучшением амортизации повышает устойчивость автомобиля на дороге. Это достигнуто не только изменением конструкции и соответствующим подбором рессор и амортизаторов, но также применением шин низкого давления и удобных силений. На автомобиле «Волга» будут установлены бескамерные шины с давлением 1,7 атм.

Испытания показали также и высокую эффективность тормозов автомобиля «Волга». Длина тормозного пути при начальной скорости автомобиля 50 км/час равна всего 16 метрам. Это является одним из очень важных показателей, так как при тех высоких скоростях, которые способна развивать «Волга», требуется особая надежность и эффективность тормозов, чтобы полностью обеспечить безопасность движения. На автомобиле «Волга» установлены колесные тормоза с гидроприводом. Передние тормоза имеют по два цилиндра на колесе, каждая колодка тормоза приводится в действие отдельным цилиндром.

Большие удобства созданы в автомобиле «Волга» для пассажиров. Широкие сидения с мягкими подушками располо-

жены более удачно, чем на «Победе». На заднем сидении свободно размещаются три человека. Спинка переднего сидения раскладывается, что позволяет превратить сидения в спальные места. Такое устройство сделано по настойчивой просьбе автолюбителей и спортсменов, совершающих длительные туристские путешествия.

Большие окна в сочетании с декоративной отделкой создают впечатление легкости и просторности кузова. Остекленная площадь кузова «Волги» на 40% больше, чем у «Победы»; этим улучшена обзорность для водителя и пассажиров.

Большое внимание уделили конструкторы завода улучшению отопления в новом автомобиле. Как известно, температура подогретого воздуха у заднего сидения автомобиля «Победа» недостаточна в холодное время года, а при интенсивном пользовании обогревом становится чрезмерно высокой для пассажиров, сидящих на переднем сидении. Отопление кузова «Волги» обеспечивает практически поддержание равномерной температуры как у переднего, так и у заднего сидений.

Для удобства пассажиров в автомобиле «Волга» багажное помещение увеличено в 1,5 раза в сравнении с «Победой».

В отличие от выпускавшихся ранее автомобилей, на «Волге» применены фонари заднего освещения. Они включаются автоматически при движении автомобиля назад.

При конструировании автомобиля было уделено внимание облегчению об-

служивания и ухода за всеми его агрегатами.

Расположение агрегатов на двигателе и большое подкапотное пространство обеспечивают удобный доступ к ним. Упрощена операция регулировки зазоров клапанов двигателя. Для этой цели нужно поднять только легко снимаемую клапанную крышку и произвести требуемую операцию.

Существенным нововведением в конструкции автомобиля является централизованная смазка всех шарниров переднего моста. Общеизвестно, насколько неудобной операцией является смазка этих шарниров у выпускаемых в настоящее время автомобилей. На автомобиле «Волга» для смазки 19 точек достаточно нажать ногой на шток насоса, расположенного внутри кузова. Централизованная смазка не только радикально упрощает уход за автомобилем, но и предохраняет шарниры от чрезмерного износа.

Естественно, что, создавая новый автомобиль, работники автозавода приняли меры к тому, чтобы обнорозить и его внешность в сравнении с автомобилем «Победа». Конструкторы, художники и скульпторы приложили немало труда, чтобы сделать автомобиль зрительно легким, изящным и стремительным. Эту идею подчеркивает установленная на конце капота фигурка мчащегося оленя.

Создав и всесторонне испытав новый автомобиль, мы с нетерпением ждем момента, когда потребители оценят, в какой мере нам удалось решить стоявшие перед нами задачи.

Ипподромные соревнования

В. Карнеев,
заслуженный мастер спорта

Ипподромные гонки — очень увлекательный вид соревнований. Не случайно предстоящий розыгрыш кубка ЦК ДОСААФ по ипподрому вызывает большой интерес у любителей мотоциклетного спорта.

Прежде чем говорить о технике вождения на ипподроме, коротко остановимся на некоторых технических особенностях мотоциклов для этих гонок.

Одно из первых требований, предъявляемых к таким мотоциклам, — хорошие динамические качества. В общей длине круга ипподрома значительную часть занимают повороты. Когда гонщику приходится преодолевать их, он inevitably снижает скорость. А для того, чтобы мотоцикл при выходе из поворота мог вновь быстро набирать скорость на коротком участке, необходимо иметь возможно большую литровую мощность двигателя и правильно подобранную передачу на заднем ведущем колесе, обеспечивающую большой крутящий момент.

Улучшению динамических качеств и увеличению максимальной скорости способствует меньший вес мотоцикла. Кроме того, уменьшение веса мотоцикла облегчает управление им, что особенно важно на ипподромных гонках.

Мотоцикл должен иметь легкую трубчатую раму с облегченной передней вилкой. Руль на 120—200 мм шире обычного, устанавливается на 100—150 мм выше, чем стандартный. Шины с протектором большой глубины; двигатель — высокофорсированный. Коробку передач желательно ставить двухступенчатую (для трогания с места и движения на прямой передаче). Бензобак следует иметь малой емкости, на 3—4 л. С левой стороны мотоцикла снимают все детали, которые могут мешать его наклону на поворотах. С правой стороны впереди седла необходимо установить упор для охвата бедра ноги из стальной пластинки, покрытой войлоком и обшитой кожей (см. рис.). Правую подножку располагают выше обычного на 60—70 мм, а чтобы с нее не соскакивала нога, делают специальный предохранитель.

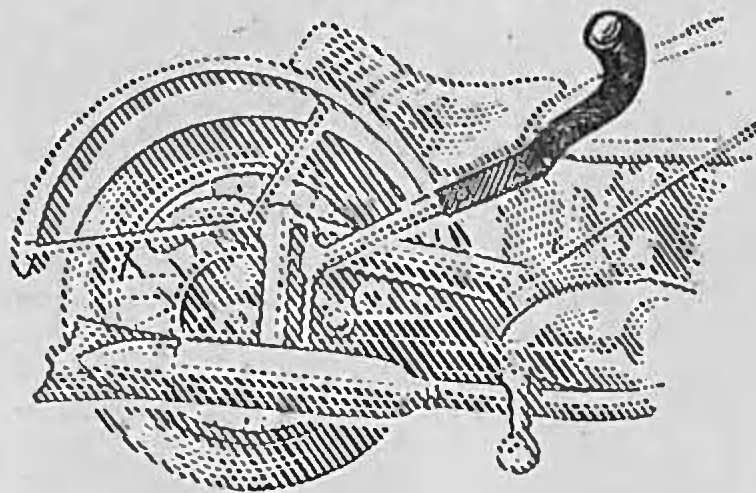
Правильный выбор передаточного отношения от вала двигателя к заднему колесу проверяется опытным путем, в зависимости от длины круга, веса гонщика, состояния грунта и т. п. Важно, чтобы передаточное отношение обеспечивало максимальное ускорение после выхода из поворота. В то же время оно должно быть таким, чтобы двигатель на прямой быстро развивал максимальное число оборотов. Для преодоления поворотов на пробуксовке с заносом надо иметь достаточный крутящий момент на заднем ведущем колесе.

Подготавливая мотоцикл с рабочим объемом двигателя 350 см³, рекомендуется установить двигатель «ИЖ-50» на раму мотоцикла «К-125». Это значи-

тельно приблизит мотоцикл к типу специальных ипподромных мотоциклов.

На мотоцикле «М-72» двигатель целесообразно поставить на раме так, чтобы его левая сторона была выше правой. Для этого на левой нижней трубе рамы укрепляются две сержки. Такая установка двигателя позволяет на поворотах увеличивать наклон мотоцикла. Стандартный бензобак рекомендуется заменить на бак от мотоцикла «К-125».

Несколько слов о костюме гонщика. Для левой ноги надо сделать специальный металлический башмак с застегивающимся ремнем. Подошва башмака изготавливается из листового железа толщиной 1,5—2 мм. К ней приваривают носок и пятку из полумиллиметрового железа. Подошва должна иметь плавно



загнутые края, чтобы обеспечить скольжение ноги по грунту. Без такого башмака невозможно быстро и правильно ездить по ипподрому. Для предохранения лица рекомендуется надевать кожаную маску на толстой подкладке и очки, так как обычно из-под колес идущих впереди мотоциклов летят мелкие камни. Для того, чтобы судьи и зрители могли лучше следить за ходом спортивной борьбы, гонщики надевают поверх кожаных костюмов отличительные жилеты из тканей ярких цветов. Каждой команде присваивается определенный цвет.

На весь ход гонки может повлиять удачно взятый старт, поскольку обгон на ипподроме очень труден. При старте необходимо сохранять спокойствие и вместе с тем действовать быстро.

После команды «приготовиться!» следует включить передачу и дать двигателю большие обороты. Затем по команде «внимание!» наклонить корпус вперед, перенося часть веса на руль. И, наконец, после команды «марш!» нужно плавно отпустить рычаг сцепления. Слишком резкое отпускание рычага сцепления приводит к бесполезной пробуксовке колеса или к опрокидыванию мотоцикла.

Как только мотоцикл тронулся, гонщик должен постепенно загружать заднее колесо, перемещаясь назад. При движении на прямой для уменьшения сопротивления воздуха наклоняются

к рулю. Правая нога при этом находится на обыкновенной, а левая — на специальной, высоко укрепленной подножке.

Перед поворотом гонщик выпрямляется и с целью торможения уменьшает подачу газа. Делать это надо с таким расчетом, чтобы к моменту входа в поворот мотоцикл имел максимально допустимую скорость для данного поворота. Как только гонщик войдет в поворот, необходимо опустить левую ногу на грунт, чтобы получить третью точку опоры. Одновременно надо создать давление правой ногой на подножку и привстать на седле. Левая нога, обутая в металлический башмак, будет легко скользить по грунту. В этот момент бедро правой ноги прижимается к упору. Если при входе в поворот гонщик резко увеличит подачу газа, то возникнет пробуксовывание заднего колеса и занос его вправо. При чрезмерной подаче газа занос будет чрезмерно большой. Он приведет к резкому развороту мотоцикла поперек дорожки и падению.

Буксование и занос заднего колеса могут быть использованы гонщиком в целях прохождения поворота на более высокой скорости. Поэтому вполне справедливо считается, что искусство спортсмена заключается в том, чтобы в каждом конкретном случае найти наиболее выгодную степень открытия ручки газа.

Существуют различные приемы регулирования степени заноса мотоцикла на повороте. При очень большом заносе следует прежде всего уменьшить подачу газа или перенести тяжесть тела на правую ногу, больше загрузить правую подножку и, следовательно, заднее колесо. Занос можно уменьшить также путем увеличения опоры на левую ногу (на грунт). Эти основные приемы применяются отдельно или одновременно. Чем больше опытность и тренированность гонщика, тем точнее осуществляется поворот, при этом потеря скорости на повороте бывает очень незначительной.

Надо сказать, что начинающему спортсмену вначале трудно определить границу допустимого заноса. Но при внимательном отношении к делу нужные навыки приходят довольно скоро.

Явление заноса необходимо не только понять, но и «прочувствовать», привыкнуть к нему, введя его в арсенал технических приемов вождения мотоцикла.

Следует предупредить начинающих спортсменов, что на повороте при заносе заднего колеса нельзя сразу закрывать ручку газа, так как резкое прекращение буксования неизбежно приводит к опрокидыванию мотоцикла.

Молодым спортсменам можно посоветовать проводить первоначальные тренировки не на самом ипподроме, а на площадке с рыхлым грунтом. При этом начинать движение следует на низких передачах по кругу малого радиуса. Как только удалось получить ровный занос заднего колеса, переходят к движению на высших передачах и по кругу большого радиуса. После таких предварительных тренировок, когда спортсмен полностью овладеет приемами вождения мотоцикла с заносом заднего колеса, приступают к тренировкам на ипподроме, постепенно увеличивая скорость движения.



Н. Бобров

В цехах комбината, что раскинулся на окраине Иванова, шла привычная работа. У сложных агрегатов, на поточных линиях, около автоматов — всюду сосредоточенно работали люди.

Трудовой день приближался к концу — то один, то другой рабочий мельком взглядывал на часы. Но когда окончилась смена, многие, особенно молодежь, не заспешили, как всегда, домой, а направились в сторону клуба.

В этот день одна из комнат клуба выглядела необычно нарядно: стены были увешаны схемами по устройству мотоцикла и плакатами, изображающими дорожные сигнальные знаки, рядами стояли парты, появилась грифельная доска с острым кусочком мела. Сегодня здесь должно состояться первое занятие мотоциклетных курсов.

Преподаватель Борисов волновался. Он расхаживал по комнате, в который раз проверяя, все ли подготовлено к уроку, нетерпеливо поглядывая в окно.

— Идут! — объявил председатель первичной организации Виднов, появляясь в дверях.

Вслед за ним целыми группами и поодиночке в класс стали входить рабочие. Переговариваясь друг с другом, они стали рассаживаться по местам.

Здесь собрались люди различных профессий и возрастов. Семнадцатилетний электромонтер Чичваркин оказался рядом с пятидесятилетним нормировщиком Асташевым, бойкая Тамара Русакова уселась подле степенного автогенщика Максимова. Желающих заниматься оказалось больше, чем предполагалось вначале. Класс не мог вместить всех, кто пришел, и Виднов, посоветовавшись с преподавателем, тут же решил:

— Организуем две группы. На комбинате три смены, поэтому одним будет удобнее заниматься утром, а другим — вечером.

Когда в классе установилась тишина и Борисов начал знакомить курсантов с классификацией мотоциклов, Виднов вышел. У него было такое чувство, будто ребенок, которого он старательно

выхаживал после тяжелой болезни, сделал первый самостоятельный шаг.

Долгое время первичная организация ДОСААФ Ивановского комбината искусственной подошвы числилась среди самых отстающих в городе. Членские взносы поступали нерегулярно. Попытки организовать мотокружок каждый раз проваливались: не было учеников, помещения для занятий, машин для тренировок; единственный мотоцикл хранился дома у прежнего председателя.

В таком состоянии принял первичную организацию коммунист Виднов — молодой, инициативный инженер, работающий на комбинате почти десять лет. За эти годы он хорошо изучил весь коллектив и знал, что в цехах есть желающие научиться стрелять, изучить мотоцикл и автомобиль. Он решил на первых порах создать актив и затем, укрепив его, сделать организацию по-настоящему массовой.

Во всех начинаниях Виднову содействовали парторги цехов. По их рекомендации в ДОСААФовский комитет было выдвинуто девять человек, в том числе слесарь Болотинов, ставший первым помощником

председателя. Были приобретены четыре новых мотоцикла и учебные пособия. Библиотека пополнилась новыми книгами по мотоциклетному и автомобильному делу.

В хлопотах проводил все свободное от работы время Болотинов. Вместе с Видновым он получал мотоциклы в Обкоме ДОСААФ, его приземистая энергичная фигура появлялась то на площадке, где строился гараж, то в клубе, где оборудовали класс. И если случалась какая-нибудь заминка и не было поблизости Виднова, Болотинов обращался непосредственно к заместителю директора комбината Романычеву. Тот всегда оказывал поддержку, давал нужный совет.

Назначенные комитетом ДОСААФ агитаторы проводили в цехах беседы, разъясняя цели и задачи Общества. Первичная организация за несколько месяцев стала вдвое, а потом и втрое больше.

Весть о создании мотоциклетных курсов быстро разнеслась по комбинату. Первым подал заявление о приеме на курсы допризывник Чичваркин. Он мечтал о больших скоростях, о сложных трассах, о боевых заданиях, которые, быть может, придется выполнять ему, мотоциклисту, на военной службе.

Не секрет, что у Асташева — человека уже в годах — были другие планы. Страстный охотник и рыболов, он любил природу, загородные поездки. На карте области, имевшейся у него дома, были помечены места рыбалки и охоты. В тихую заводь, лесную глушь, на де-

Маленький сосед Чичваркина тоже хочет стать мотоциклистом.



сятки километров от города быстро мог доставить только мотоцикл.

— Не для тебя это, старого, — упрекала Асташева жена.

Но он дважды выиграл «домашний бой»: поступил на курсы и купил мотоцикл. Приобрел мотоцикл и Чичваркин. После напряженного трудового дня они вместе с другими товарищами по учебе спешили в класс, не пропуская ни одного занятия.

Преподаватель Борисов старался вести уроки живо и увлекательно. Он часто подолгу задерживался в классе, если замечал, что кому-нибудь из курсантов нужны дополнительные объяснения.

...Знойным июльским днем все, кто учился на курсах, получили права. Но не замерла плодотворная деятельность первичной организации — начались занятия новой группы мотоциклистов, открылись курсы шоферов, на которые записалось сорок человек. Чичваркин, Болотинов и еще несколько рабочих, овладевших мотоциклом, изучали теперь автодело. Его преподавали общественники с автобазы комбината. Для практического вождения курсантам был выделен автомобиль.

Через год первичная организация комбината стала уже одной из лучших в Иванове. Сейчас здесь председательствует коммунист Николай Болотинов.

Передовой производитель, постоянно перевыполняющий сменные задания, Болотинов много внимания уделяет общественной работе, а ее немало: то нужно узнать, подготовлены ли мотоциклы к тренировке, не пропустил ли кто занятий на курсах; то надо договориться, чтобы для практической езды было выделено две автомашины; а иногда следует еще зайти в городской автомотоклуб и напомнить товарищам, что пора бы навестить комбинат, проверить, так ли, как требует новая программа, готовят здесь шоферов. Ведь им предстоит работать на новых грузовых автомобилях, на мотовозе, экскаваторе, которыми пополнится транспортный парк комбината в этом году.

...Часы показывают время смены. Десятки рабочих, наскоро приняв душ, с тетрадями и книгами в руках идут в сторону клуба. Через несколько минут в классе начнутся очередные занятия.

г. Иваново

На снимках (сверху вниз):

1. Часто, закончив работу, В. Чичваркин и Н. Асташев выходят из цеха вдвоем. С чего бы ни начался разговор, он неизменно коснется мотоциклов. Оба это знают и оба довольны.

2. Автогенищик В. Максимов вместе с сыном собирается на охоту. С рывка завелся недавно купленный мотоцикл. Проводить отца и брата вышла Таня. И только Марс удивлен: к передвижению в коляске он еще не привык.

3. Какую роль в конденсаторе играет парафин? — спрашивает преподавателя Г. Борисова курсант Н. Луговкин (второй слева). На свой вопрос он получает обстоятельный ответ во время консультации.

Фото автора.



СОРЕВНОВАНИЯ ПО ФИГУРНОМУ ВОЖДЕНИЮ МОТОЦИКЛА

*С. Постельников,
судья Всесоюзной категории*

Соревнования по фигурному вождению мотоцикла являются одним из увлекательных и массовых видов мотоциклетного спорта. Они помогают выявить лучших водителей мотоцикла, умеющих преодолевать различные препятствия.

Мотоциклистам, выполнившим весь комплекс упражнений, присваивается 3-й спортивный разряд.

Эти соревнования могут проводиться в любое время года, не требуя больших затрат, сложного оборудования, специальной территории.

Соревнования включают в себя ряд упражнений: движение по замкнутому кругу, «восьмеркой», «змейкой», проезд по колейному мосту и через габаритные ворота, преодоление трамплина, перенос флага-эстафеты и т. д. Чтобы успешно усвоить все приемы вождения мотоцикла, нужна систематическая тренировка, вырабатывающая хороший глазомер, точный расчет, быстроту реакции, способность легко ориентироваться в пути.

Трамплин не высок. Многие преодолевают его, но приземлиться одновременно на оба колеса удается не всем.



Не легко «вписываться» в круг, ограниченный флажками.

Умение трогаться с места и во-время останавливать мотоцикл имеет для спортсмена большое значение. Во многих соревнованиях правильно взятый

управлять мотоциклом на различных скоростях, сохраняя при этом устойчивость и равновесие.

Соревнования по фигурному вождению в сочетании со «звездными пробегами» стали в Москве традиционными. 551 гонщик столицы открыл этими заездами летний спортивный сезон. Из них 88 мотоциклистов выполнили норму 3-го спортивного разряда.

Регулярно проводимые соревнования мотоциклистов являются лучшей агитацией за массовость мотоциклетного спорта.



Колейный мост является одним из сложных препятствий.

старт часто влияет на результат всей гонки. С этой целью введено упражнение «Трогание с места». Весьма полезным является упражнение «Движение по замкнутому кругу», так как оно дает возможность овладеть навыками вождения мотоцикла при сложных и крутых поворотах.

Мотоциклисту часто приходится ездить по узким лесным и полевым тропам, между колеями дорог. Выполняя упражнение «Проезд по узкой дорожке», спортсмен совершенствует умение точно



Только вплотную прижавшись к рулю и выбрав точное направление, можно проехать через габаритные ворота. Это упражнение развивает глазомер.

Скоро будет уже четверть века, как я работаю шофером. За это время мне приходилось управлять автомобилями самых различных марок, совершать дальние и близкие поездки по дорогам страны, перевозить всевозможные грузы и пассажиров. И хотя порой бывало нелегко — мало ли какие трудности встречаются в работе, — я по-настоящему люблю свою профессию. Мне привычно сидеть за рулем, меня всегда захватывает ощущение стремительного движения, я испытываю удовлетворение, когда чувствую, как большая, сложная машина становится послушной в моих руках.

Вполне понятно, что мне хорошо знакома и среда водителей — товарищи, с которыми вместе трудишься, сообща решаешь разные производственные вопросы, советуешься по поводу каких-то своих личных дел.

Наблюдая в течение целого ряда лет за повседневной жизнью множества шо-



феров, я видел, как быстро некоторые из них растут, настойчиво учатся, повышают свой водительский класс. Но, если говорить откровенно, среди нас много еще и таких, кто с пренебрежением относится к учебе, для кого непрерывное совершенствование профессии является неприятной, обременительной обязанностью.

Все мы, должно быть, не раз встречались с такой примерно картиной. В кабине грузовика, небрежно, одной рукой управляя машиной, сидит молодой паренек. Всем своим видом — лихо заломленная на затылок фуражка, перепачканное маслом лицо, папироса в зубах — паренек как бы подчеркивает, что он уже «всего достиг». А посмотришь на помятые крылья да на исцарапанный кузов еще совсем нового грузовика и сразу поймешь: парень без году неделя за рулем, а уже считает себя заправским шофером, таким лихим наездником, постигшим все тайны своей сложной профессии.

В последнее время в трудовую семью шоферов пришло очень много молодежи, освоившей пока лишь элементарные навыки управления автомобилем. Им предстоит серьезная, кропотливая учеба. Да и для старых водительских кадров с не меньшей остротой стоит

Поговорим В СЕРЬЕЗ

ЗАМЕТКИ О КУЛЬТУРЕ ШОФЕРА

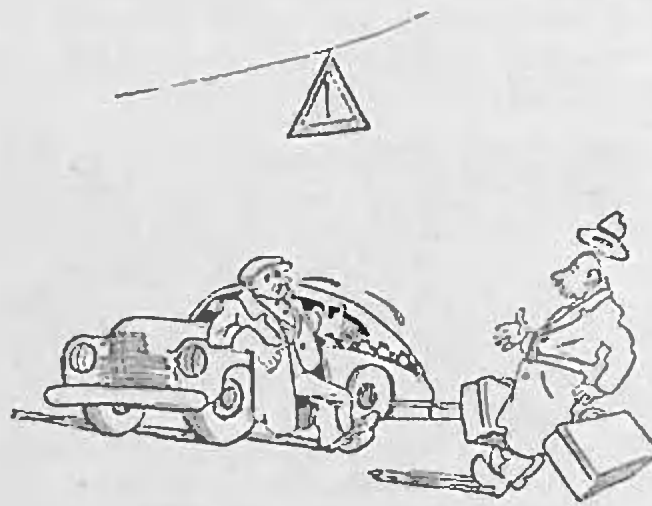
*М. М. Калик,
шофер 1-го автобусного парка*

вопрос о необходимости дальнейшего повышения мастерства, полного овладения методами безаварийной работы.

Сейчас, когда техника развивается небывалыми темпами, когда автомобильные парки из года в год пополняются машинами новейших конструкций, большие требования предъявляются и к шоферам. В наши дни нельзя стать первоклассным водителем, не зная физики, химии, электротехники, не разбираясь в основах металловедения, сопротивления материалов, не имея представления о теории автомобиля. Кроме того, квалифицированный специалист должен уметь использовать в практической деятельности огромный опыт, накопленный лучшими производителями, обязан всегда быть в курсе всего нового, передового, т. е. стоять на современном уровне знаний в своей области.

Все это, по-моему, делает особенно важным разговор о широте кругозора, о технической грамотности — о культуре шофера.

Если, например, на заводе весь трудовой процесс проходит буквально на глазах у окружающих — каждый рабочий, так сказать, непосредственно связан с коллективом, постоянно находится под контролем, — то в профессии шофера есть своя специфика. По характеру труда большую часть времени водитель предоставлен самому себе, работает один, ему сплошь и рядом все вопросы приходится решать самостоятельно. И здесь все зависит не только от умения и опытности, что, безусловно, тоже играет немалую роль, но, главным образом, от добросовестности водителя,



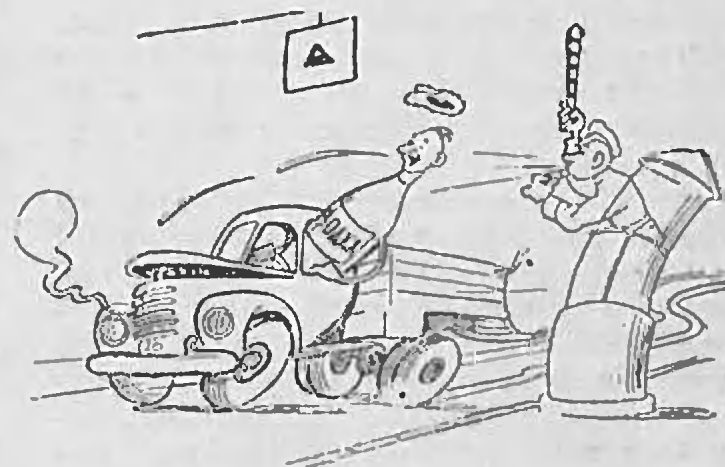
Рисунки И. Оффенгендена

от его честного, сознательного отношения к труду.

Поэтому при подготовке шоферов, особенно молодых, очень важно с самого начала прививать им любовь к своему делу, воспитывать у них чувство ответственности и подлинной гордости за свою работу. Когда человек понимает значимость того, что делает, ему хочется сделать это лучше, быстрее, он ищет новых путей и возможностей, не успокаивается, в нем пробуждается творческий дух новаторства.

Разговор о культуре шофера сам по себе, конечно, не нов. Часто на различных собраниях мы слышали выступления

на подобные темы, не однажды об этом писалось в специальной литературе. И все же — нужно сказать прямо! — уровень культуры общей массы шоферов до сих пор остается у нас еще не высоким. В большой мере повинны в этом прежде всего сами шоферы,



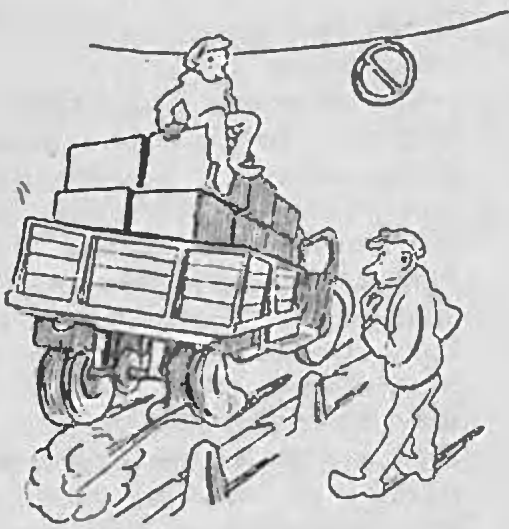
потому что культура является плодом многолетнего воспитания, вернее, самовоспитания. Я понимаю так: если человек сам не стремится быть культурным, то помочь ему никто не сможет.

Вспоминается мне такой эпизод. Вел я автобус по своему ежедневному маршруту. Вдруг я почувствовал, что с машиной что-то неладно. Пришлось остановиться и для устранения неисправности — лезть под машину. А надо заметить, что погода была на редкость плохая — дождь, слякоть. На работу я всегда хожу в обычном костюме, но для всяких непредвиденных случаев у меня есть специальный комбинезон, в котором удобно производить любой ремонт. Надеваю его, подпоясываюсь и начинаю искать неисправность. Провозился я минут десять, порядком, конечно, измазался, и, когда поднялся с земли, один пассажир шутливо заметил:

— Вот теперь ты похож на шофера!

Меня почему-то больно задел эти слова. «Похож на шофера!». До чего ж порой обидны бывают такие замечания! Кто-нибудь держит себя недостойно, о нем говорят: ругается, как шофер. Пройдет кто-нибудь, испачканный в бензине и масле, — опять вспоминают нашу профессию.

Виноваты ли в этом настоящие шоферы? Во многом — да. Сколько раз мне доводилось слышать рассуждения самих шоферов насчет того, что сохранить чистый костюм при работе за рулем невозможно. Поэтому, мол, не стоит стремиться всегда иметь опрятный внеш-



ний вид — все равно испачкаешься. Иногда даже считается чуть ли не особым «шоферским шиком» ходить в замасленной, порванной одежде, с грязными руками и лицом, — вот-де какая тяжелая у нас работа, умыться некогда! Неужели не понимают такие люди, что в этом проявляется неуважение к самим себе, неуважение к профессии, которую они представляют?

А разве не тем же — «трудная работа» — объясняют подчас и грубость, и лихачество, и пьянство. Больше того, иной нарушитель дисциплины окружается у нас своеобразным ореолом «молодечества» — вот, дескать, «герой», всё ему нипочем!

Разговор о культуре шофера нельзя сводить, конечно, только к внешнему виду, опрятности, нормам поведения. Привычка к чистоте, аккуратность, внутренняя собранность являются первыми шагами к освоению необходимой каждому шоферу производственной культуры. Она тоже начинается с общих, довольно простых положений, с «мелочей».

Возьмем такой пример. Кабина автомобиля является для водителя его основным рабочим местом. Казалось бы, здесь, где он проводит почти весь свой трудовой день, должен быть всегда образцовый порядок.

Но бывает, заглянешь иной раз в кабину какого-нибудь шофера и дивишься — дверки плотно не закрываются, стеклоподъемники не действуют, на полу разбросаны инструменты, обтирочный материал, лежат ручка для пуска двигателя, ведро, лейка. Все это «хозяйство» во время движения перекачивается, гремит, отвлекает внимание. Просто трудно себе представить, как можно нормально работать в подобных условиях!

Происходит это обычно от небрежности, оттого, что человек не выработал в себе привычки к аккуратности, к точному выполнению несложных, но очень важных правил эксплуатации автомобиля. И незначительные на первый взгляд погрешности нередко приводят к серьезным последствиям.

Был с моим приятелем случай. Неплохой, наездивший много километров шофер, но вот однажды поспешил, а может, поленился, бросил домкрат в кабину и тронулся в путь. На резком повороте тяжелый домкрат, валявшийся под ногами, ударил по рычагу ручного тормоза. На какой-то момент водитель отвлекся, выпустил из-под наблюдения дорогу, в результате — авария. А ведь положи он этот злополучный домкрат

на место в инструментальный ящик — не было бы и происшествия.

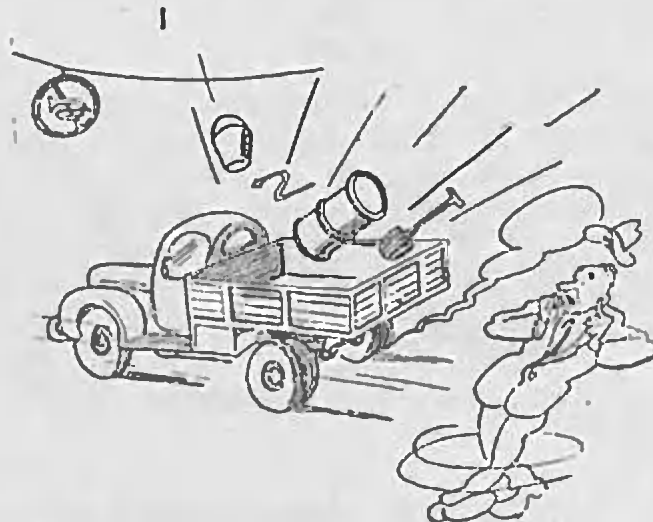
Большое значение для шофера имеют техническая грамотность, отличное знание техники своего дела, умение не только осуществлять самому различный профилактический ремонт, но и предупредить любую неисправность, обеспечивать четкое, безотказное действие всех узлов и механизмов автомобиля.

Перед выходом в рейс или на остановках каждый шофер осматривает свою машину. Опытному водителю достаточно нескольких минут, чтобы определить состояние автомобиля, и, тем не менее, он никогда не тронется с места, пока не убедится, что у него действительно все в порядке. Тот же, кто удовлетворяется беглым, поверхностным осмотром, всегда рискует попасть в просак.

Всем известно, как важно, особенно в летнее время, чтобы в шинах поддерживалось необходимое внутреннее давление. И все же мы не раз были свидетелями таких фактов, когда шофер, постучав ключом по протектору, «на глазок» прикинув степень наполнения камеры воздухом, выезжает из гаража. А потом, приняв груз, через час он уже стоит где-нибудь на дороге возле спущенного баллона, сокрушаясь и недоумевая: «Как это случилось?». На самом же деле все обстояло очень просто: плохо накаченный баллон, как говорится, «сжевало». Досадная мелочь, халатность, но приходится вызывать техпомощь.

Уверенная, безаварийная работа как раз и служит показателем высокой производственной культуры. Чтобы эта уверенность имела под собой твердую почву, нужна постоянная, систематическая, разносторонняя учеба. Мало быть исполнителем шофером, затвердившим наизусть инструкции, надо практически овладеть всем комплексом правил обслуживания автомобиля, чтобы эти азбучные истины вошли в плоть и кровь, чтобы самые сложные приемы вождения были отработаны до автоматизма. Вдумчивое, строгое исполнение своих обязанностей, ответственность за свои поступки, заботливое, бережное отношение к доверенной технике — вот чувства, которые должны руководить шофером в его славной и трудной работе за рулем.

Я затронул только некоторые стороны волнующей меня темы. И было бы очень интересно узнать, что думают об этом же мои товарищи — шоферы. Мне кажется, каждому из нас есть что сказать.



НА ПЕРЕВОЗКЕ КРУПНЫХ БЛОКОВ

Я. Немтинов,

шофер 9-й автобазы
Главмосавтотранса

(Из выступления на вечере обмена опытом в Центральном клубе шоферов)



В системе грузового автотранспорта Моссовета я работаю с 1930 года, а на автобазе № 9 — со дня ее основания. В декабре 1953 года вместе со сменщиком И. М. Доровским мы приняли новый двенадцатитонный дизельный автомобиль Ярославского завода ЯАЗ-210.

По Директивам XX съезда КПСС только в этом году в Москве должно быть введено в эксплуатацию 1200 тысяч кв. метров жилой площади. Перевозка на своей машине для строек крупные блоки — фундаментные плиты, потолочные перекрытия и другие изделия из железобетона весом от одной до пяти тонн, — каждый из нас чувствует себя активным участником строительства. Мы с удовлетворением видим, что наш труд помогает быстрее возводить жилые здания, культурно-бытовые и лечебные учреждения для трудящихся. Все это вызывает стремление работать лучше, непрерывно повышать производственные показатели.

В течение 1955 года мы доставили на столичные стройки свыше двенадцати тысяч тонн железобетонных изделий, а весь объем выполненной нами работы, начиная с декабря 1953 года, составляет около полумиллиона тонно-километров.

За это время наш автомобиль прошел без среднего и капитального ремонта 115 тысяч километров. Следует учесть, что на строительных объектах часто приходится подавать автомашину задним ходом на большие расстояния, маневрировать. Поэтому, если перевести часовую работу двигателя за это время на показатели технической скорости, то пробег нашего автомобиля составит примерно 150 тысяч километров.

Наша машина и по сей день находится в исправном состоянии. Мы рассчитываем довести ее пробег до 200 тысяч километров без капитального ремонта. Такие показатели для малотоннажных автомобилей или автобусов довольно обычны, сейчас немало уже шоферов являются двухсоттысячниками и даже пятисоттысячниками. Но на автомобиле

ЯАЗ-210 значительно труднее добиться таких результатов.

Нам удалось также сэкономить значительное количество топлива, резины и ремонтных средств.

Что же позволило бригаде добиться успеха?

Прежде всего мы строго соблюдаем производственную дисциплину, регулярно проводим технические осмотры автомобиля. Нужно сказать, что условия эксплуатации на автобазе нелегкие. Нередко приходится ремонтировать машины под открытым небом, в ненастную погоду. Как правило, мы, водители, лично участвуем в техническом осмотре и ремонте. Это помогает своевременно обнаружить и устранить неисправности, проконтролировать работу слесарей.

Каждый из нас наблюдает за работой механизмов в течение всего времени пребывания в рейсе. Мы внимательно следим за показаниями приборов, поддерживаем нормальный тепловой режим системы охлаждения, давление масла и т. п. Состояние тормозной системы, рулевого управления, ходовой части — все это также находится под постоянным наблюдением.

У нас установилось строгое правило — обязательно осматривать автомобиль во время стоянки. Пока идут погрузочные или разгрузочные работы, проверяем крепление колес, давление в шинах, очищаем протекторы от посторонних предметов и т. д.

Известно, какое значение имеет безотказность действия приборов освещения и сигнализации на автомобиле. Это зависит в первую очередь от состояния аккумуляторных батарей. Мы добились того, что батареи у нас исправно работали на протяжении двух лет. Благодаря систематическим осмотрам были значительно продлены также сроки службы поршневой группы двигателя и т. д.

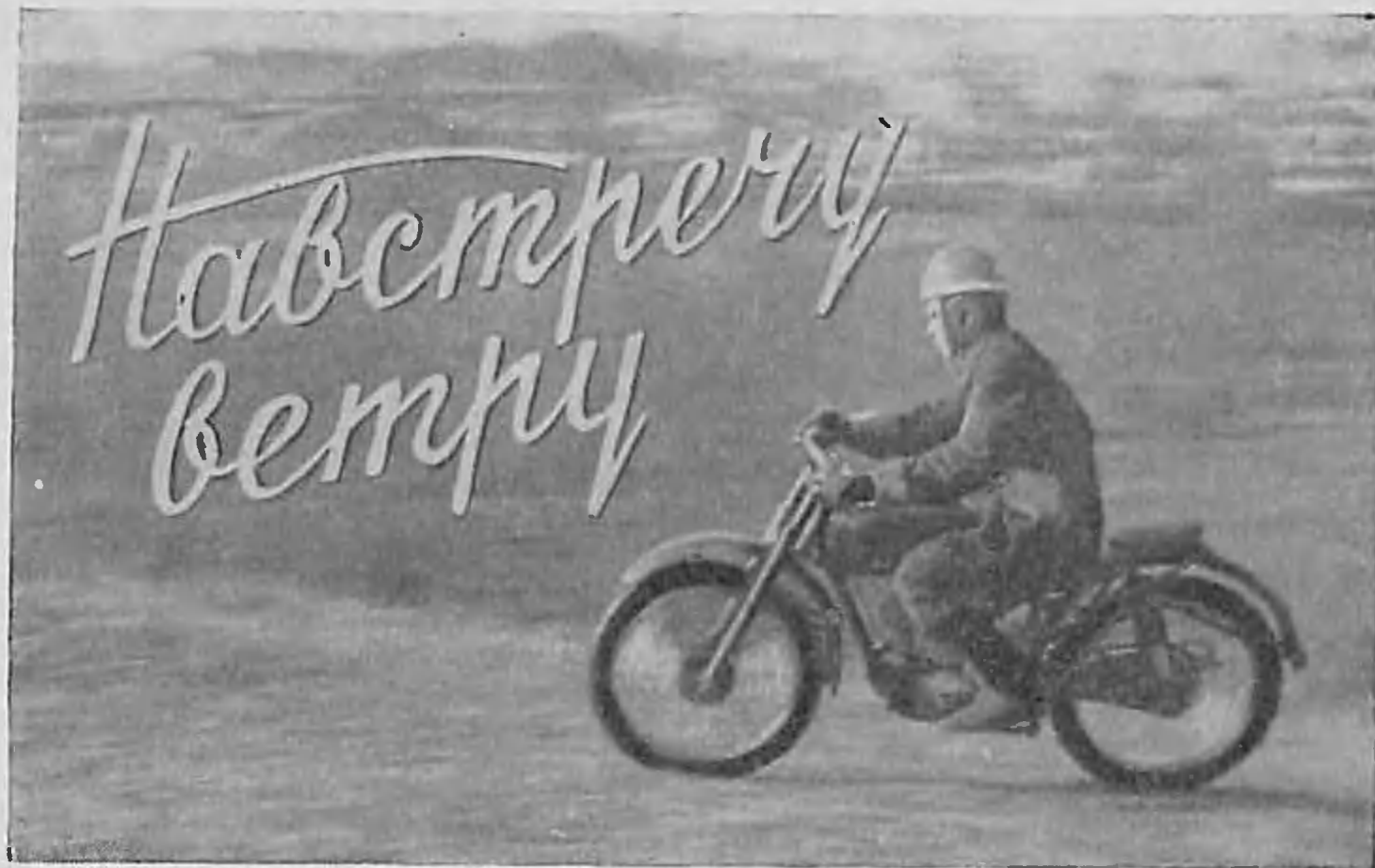
Говоря об успехах, нельзя умолчать и о том, что еще мешает нашей работе. Так, заправочные колонки Мосавтотехснаба отпускают дизельное топливо без положенного десятидневного отстоя. Кроме того, в топливе часто обнаруживаются примеси бензина, что плохо влияет на работу насос-форсунок.

Необоснованные требования нередко предъявляют к нам работники ОРУД'а. Они не считают, например, с тем, что на большегрузных машинах нельзя сделать правого поворота или разворота, не нарушая правил уличного движения.

Имеется у нас счет и к строителям. Недостаточно проявляют они заботы о состоянии подъездных путей к своим площадкам. Захламленность дорог приводит к преждевременному износу машины. Иногда по вине строителей шоферы часами простаивают в ожидании разгрузки.

В процессе эксплуатации автомобиля ЯАЗ-210 выявились и конструктивные недостатки. Машина имеет очень большой радиус поворота, слишком тяжело рулевое управление.

Мы надеемся, что работники технического снабжения, ОРУД'а, строители, а также заводские конструкторы учтут эти недочеты, помогут их устранить. Водители же со своей стороны сделают все, чтобы с честью выполнить поставленные перед ними задачи.



Очерк Алексея Кафанова

Призвание! Как часто молодые люди подолгу не могут «найти себя», определить свою привязанность, выбрать дело, которое пришлось бы по душе, увлекло по-настоящему.

Для Бориса Захарова все решилось сразу — в один день.

Этот весенний воскресный день накануне экзаменов, — он тогда учился в шестом классе средней школы, — Борис проводил за городом, под Москвой. Жарко светило солнце, но в лесу было сумеречно и прохладно. Размахивая гибким прутом, подобранным где-то по пути, Борис бродил между стволов, прислушиваясь к лесным шорохам, к далекому стуку дятла. Неожиданно он вышел к шоссе.

Серый асфальт, накатанный тысячами шин, матово поблескивал под солнечными лучами. Шоссе почему-то выглядело безлюдным — не было привычной суеты движения, не слышно гудков. И вдруг из-за поворота с оглушительным треском на дорогу вылетело один за другим несколько мотоциклов. Низко пригнувшись к рулю, гонщики на огромной скорости проносились мимо. Секунда, вторая, и вот уже вдали затих пулеметный треск двигателей, а Борис стоял, как замороженный, и смотрел в ту сторону, куда скрылись мотоциклисты. Их лица, прикрытые широкими очками, необычная посадка и стремительность, с которой они промчались вперед, — все поразило мальчишеское воображение.

С тех пор Борис «заболел»: он не мог без волнения думать о том, что довелось увидеть ему на загородном шоссе.

Вскоре он сделал важные для себя «открытия»: оказывается, у его соседей, — инженера Жданова и Олега Гаслова, молодого рабочего с обувной фабрики, — имеются мотоциклы! Прежде Борис как-то не обращал на это внимания, а теперь... он целиком и полностью отдал себя в услужение этим двум счастливым. Едва заслышав знакомый звук — кто-нибудь заводит мотоцикл, —

он уже был тут как тут, готовый выполнить любое поручение.

Олег Гаслов был всего на несколько лет старше Захарова, но к тому времени считался умелым гонщиком: третий спортивный разряд, приз в одном из городских соревнований ДОСААФ — это уже кое о чем говорило. Борис часами наблюдал, как тот готовит свой мотоцикл, чистит, смазывает, неугомонно возится в небольшого верстака в углу двора. Помогая Гаслову, Борис постепенно изучил устройство мотоцикла и однажды под наблюдением Олега самостоятельно проехал по двору. Правда, мотоцикл шел на небольших оборотах, но у Бориса было такое впечатление, будто летит он с невероятной скоростью по длинному, бесконечному шоссе. И это ощущение — ветер, рвущийся ему навстречу, — запомнилось навсегда.

Гаслов стал первым учителем Захарова. Он же как-то привез Бориса и в Расторгуево, где разыгрывалось очередное первенство по мотоциклетному кроссу. Здесь Борис впервые увидел «настоящих» спортсменов-гонщиков.

Окончив семилетку, Борис Захаров поступил работать на завод. Конечно, он выбрал специальность слесаря — ведь теперь он уже неплохо владел различным инструментом, привык возиться с металлом. И, разумеется, с первой же полочки стал откладывать деньги на мотоцикл.

На заводе был мотокружок. Борис тотчас записался в него, аккуратно посещал все занятия, но... кружок, просуществовав некоторое время, распался.

Борис не находил себе места. Действительно, как тут не расстраиваться! Он хотел заниматься спортом, а у него не было даже водительских прав, мечтал о стремительных гонках — и не имел своего мотоцикла. В сотый раз перелистывал юноша страницы учебника по мотоциклетному делу, с завистью смотрел, как по улицам лихо разъезжают другие мотоциклисты, и, наконец, не выдержал: пошел в ГАИ. Пошел просто



Каждый день после работы Борис Захаров выезжает на тренировку.

так — узнать о порядке получения прав. На его робкий вопрос какой-то человек в милицмейской форме коротко бросил: — Пройдите в четвертую комнату, — опрос по матчасти.

Не успел Борис придти в себя, как оказался перед столом, на котором были разложены детали и механизмы, и среди всего возвышался так хорошо уже знакомый ему мотоциклетный двигатель. И, хотя Захаров специально не готовился к этому «опросу по матчасти», он показал отличные знания устройства мотоцикла. «Правила уличного движения» и «Практическая езда» также были сданы успешно. Через несколько дней Борис торопливо шел домой, держа в руке только что полученные права водителя мотоцикла.

А вскоре он приобрел — свой! — мотоцикл. Маленький, повидавший виды «К-125», — куплен он был «по случаю», — с этого дня не знал отдыха. До позднего вечера гонял Захаров по Москве и по всем окрестным дорогам. Невысокого роста, с задорно вздернутым носом, белесый, — летом волосы выгорали, и тогда Борис казался еще моложе, — Захаров выглядел совсем мальчишкой. Но на его умение управлять мотоциклом стали обращать внимание. Заводской тренер-общественник Е. С. Цукерберг, почувствовав в паренке большую любовь к спорту, порекомендовал его в юношескую команду Центрального Московского автотомотоклуба ДОСААФ. Отсюда началась спортивная биография молодого гонщика.

Однако не сразу пришел к нему успех, нелегко дались первые победы.

Захаров считал себя смелым человеком, на гладком асфальте по прямой он мог мчаться, до отказа «выжимая газ», и поэтому ему не терпелось вступить в единоборство с прославленными мастерами скоростной езды. «Еще вопрос —

кто кого», — думал он. Но в первом же квалификационном соревновании, когда он пытался получить начальный спортивный разряд, его постигла неудача.

Это был первый урок, полученный Захаровым на практике. Он понял, что без настойчивой подготовки нельзя стать настоящим спортсменом. Начались систематические тренировки. День за днем, по вечерам и воскресеньям вместе с другими гонщиками Борис выезжал на своей «макаке» (так в шутку называют спортсмены легкие мотоциклы «К-125»). Он приглядывался к манере опытных мотоциклистов, прислушивался к их замечаниям, подолгу отрабатывал каждый прием. Один из гонщиков, П. П. Ковач, взял над ним своеобразное шефство — постоянно указывал Борису на его недостатки.

Вот перед ними крутой глинистый подъем. Несколько раз Захаров делает попытки преодолеть его и не может, — буксуя, мотоцикл сползает назад.

— Ты с хода, не сбавляя скорости, смелее! — советует Ковач.

Борис берет разгон точно так, как советует старший товарищ, и быстро взбирается в гору.

В другой раз они вдвоем ехали по бездорожью. У Ковача — мощная машина «ИЖ-50». Захаров все время отстает. «Не поддамся», — решил он и рванулся вперед. Мотоцикл запрыгал по кочкам, руки едва удерживают руль. «Догоню, обойду», — упрямо думает Борис, и вдруг земля словно перекинулась на бок, мотоцикл бросило в сторону, Захаров тяжело ударился грудью о твердый грунт.

Потом, когда Борис с перевязанной рукой пришел в клуб, Ковач добродушно отчитывал его:

— Пойми, что гонщик никогда не должен «терять голову». Главное всегда — спокойствие. Если тебя кто-то обошел, то сразу «не заводись», не рви безрассудно вперед. Осмотрись, прикинь, какая трасса, где будет вираж, и уж тогда обгоняй.

Захаров и сам после этого случая стал понимать, что хладнокровие, выдержка — важные качества спортсмена. Это был его второй практический урок.

Наступила зима. Тренировки проходили в новых условиях. Захаров начал постоянно тренироваться с опытным гонщиком Г. Н. Плешаковым, учился у него, как ездить с нашипованными шинами, как тормозить, как делать на льду крутые развороты. Спустя несколько месяцев он и сам вступил с ним в спортивную борьбу.

Летом прошлого года в городе Раменское проходили зональные соревнования по ипподромным гонкам. К тому времени Захаров уже вышел из группы юношей, имел третий разряд. И однако он не сразу справился с волнением, охватившим его, когда узнал, что ему придется выступать в одной паре со своим тренером, мастером спорта Плешаковым.

Погода стояла жаркая, сухая. Колеса поднимали густое облако пыли. Со старта Захаров вырвался вперед и лидировал весь первый круг. Но на вираже Плешаков обошел: с рокотом пронесся его мотоцикл мимо Бориса, пыльная завеса закрыла дорогу. Круг за кругом

Плешаков «кормил пылью» Захарова, но тот не сдавался — вплотную шел следом за ним. И так до самого финиша. И хотя Борис проиграл мастеру, но для него это была первая большая победа. Он почувствовал в себе силу и уверенность — признаки зарождающегося спортивного мастерства.

Год прошел в напряженной учебе, в усиленных тренировках. Захаров занимался теперь в Красногорском автотомотоклубе ДОСААФ под руководством мастера спорта Г. В. Христофорова. Здесь с особенной любовью относились к технике, к делу подготовки мотоциклов. Сколько раз Борис Захаров вместе со своими молодыми друзьями Юрием Оленевым, Иваном Антиповым и другими до позднего вечера задерживался в мастерской клуба!

— Спортсмен только тогда может быть уверен в победе, — неустанно повторял ребятам Христофоров, — когда машина его работает в любых условиях безотказно.

4 марта 1956 года на областных соревнованиях в Подольске красногорцы завоевали первое место. В личном зачете Борис Захаров занял второе место, отстав от победителя, перворазрядника В. Додонова, всего лишь на четыре десятых секунды. Захарову был присвоен первый разряд.

А 18 марта на ледяной дорожке малого стадиона «Динамо» собрались лучшие гонщики страны — участники зимнего первенства Москвы.

...Судья-стартер застыл с поднятым флагом. Борис, напряженный до предела, ждет команды. Справа от него стоит одноклубник И. Антипов, а слева — недавний учитель и старый соперник — Г. Плешаков. Вновь они сошлись на одной дорожке: кто на этот раз будет победителем?

Судья резко опустил руку, и машины в одно мгновение рванулись с места. В лицо привычно ударил ветер. Поворот. Борис чуть сдвинулся назад и положил мотоцикл в вираж. Он сделал это смело, не сбавляя скорости, зная, что сумеет удержаться на крутом повороте. Еще вираж, еще. Но Плешаков, уйдя со старта первым, попрежнему ведет гонку. И Борис вдруг вспомнил лето, пыльный ипподром, на котором он тянулся за Плешаковым. Нет, это не повторится! Захаров крепче сжал руль и медленно стал поворачивать на себя ручку газа. Скорость, скорость и прямо с хода — опять вираж. Когда он выровнял мотоцикл, Плешакова впереди уже не было.

В четвертьфинальном и полуфинальном заездах Борис пришел вторым и получил право участвовать в финале. Осталось их всего четверо — три мастера спорта и он, Захаров, четвертый.

Нет, Борис Захаров не выиграл это соревнование. Но сотни любителей мотоциклетного спорта, находившиеся в тот день на стадионе «Динамо», стали свидетелями захватывающего поединка молодого гонщика с опытными мастерами скоростной езды. Он состязался с ними, как равный с равными, и кто знает, чем окончится их следующая встреча на ледяной дорожке, трассе кольцевых гонок или на ипподроме?

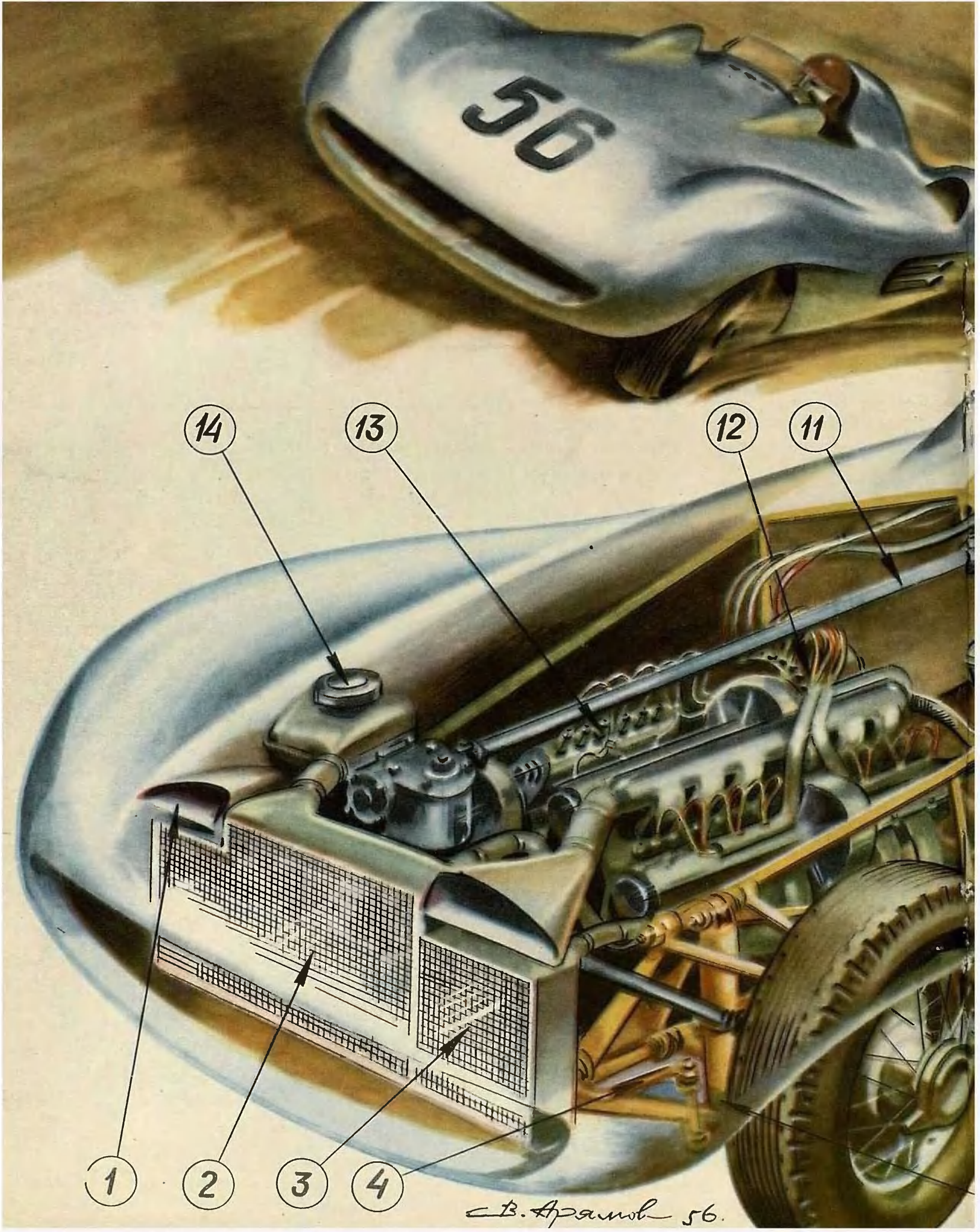
СТЕНД ДО 125 СМ³
МУЖЧИНЫ

СТЕНД ДО 125 СМ³
ЖЕНЩИНЫ И ЮНОШКИ



Во время соревнований мотоцикл должен работать безотказно. Поэтому слесарь Ю. Оленев, спортсмен 2-го разряда Красногорского автотоклуба ДОСААФ, с особой тщательностью готовится к ипподромным соревнованиям.

Фото Н. БОБРОВА



С.В. Афанасьев 56.

В Антарктиде



1. Первая советская комплексная антарктическая экспедиция.
В районе поселка Мирного. Трактор вывозит бочки с горючим с дизель-электрохода «Обь»



4. Водитель-инструктор К. И. Итальянцев готовит к рейсу вездеход ГАЗ-47.



2. Выгрузка с дизель-электрохода «Лена» самолета ИЛ-12. Трактор С-80 буксирует его на берег.

5. Вертолет прилетел из очередного рейса.



3. Дизель-электроход «Обь» в припайном льду.



Фото А. Кочеткова



Гоночные АВТОМОБИЛИ 1956 г.

В международных автомобильных соревнованиях участвуют автомобили, построенные в соответствии с требованиями особой классификации, так называемой гоночной формулы, которая периодически изменяется по решению Международной Автомобильной Федерации (ФИА). Применение классификации позволяет вводить различные технические ограничения, например, в отношении максимального рабочего объема двигателей, использования нагнетателей и т. п. Таким образом, она направляет развитие конструкций гоночных автомобилей, сближая их с серийными легковыми автомобилями.

Согласно действующей в настоящее время гоночной формуле, введенной в 1954 г., гоночные автомобили подразделяются на две группы. В первую входят автомобили с рабочим объемом двигателя до 2500 см³ без наддува, а также автомобили с двигателями до 750 см³, но снабженные нагнетателями для наддува горючей смеси. Ко второй группе относятся малолитражные гоночные автомобили с рабочим объемом двигателя до 500 см³ без нагнетателей.

Принятое соотношение рабочих объемов двигателей серьезно отразилось на конструкции гоночных автомобилей и дало преимущество автомобилям, имеющим двигатели без нагнетателя. В связи с этим ведущие фирмы создали ряд новых моделей гоночных автомобилей. К соревнованиям сезона 1956 года они проводят дальнейшую модернизацию этих автомобилей.

Наибольшее внимание при создании новых моделей было обращено на повышение мощности двигателей. Независимо от числа и расположения цилиндров, все двигатели современных гоночных автомобилей имеют верхние V-образно расположенные клапаны и полусферические камеры сгорания. Газораспределение осуществляется от кулачковых валов, расположенных в головке двигателя, по одному для каждого ряда клапанов.

*Инж. А. Сабинин,
судья Всесоюзной категории
по автомобильному спорту*

Поскольку для гоночных автомобилей разрешается применять любое топливо, степень сжатия у большинства двигателей значительно выше, чем у серийных, и доходит у отдельных моделей до 13:1. В условиях работы двигателей с большим числом оборотов особое значение приобретает улучшение наполнения цилиндров горючей смесью. С этой целью на каждый цилиндр или на каждые два цилиндра устанавливают отдельный карбюратор.

В последнее время тщательно изучается процесс непосредственного впрыска топлива в цилиндры двигателя. Успешное применение этого способа на гоночном автомобиле «Мерседес-Бенц», завоевавшем мировое первенство 1955 года, побудило и другие фирмы («Коннайт», «Ванволл») использовать это нововведение. Непосредственный впрыск топлива намного повышает литровую мощность гоночных двигателей без нагнетателей. Так, на автомобиле «Мерседес-Бенц» она возросла до 108 л. с./л, что еще недавно считалось неплохим показателем и для компрессорных двигателей.

Другой весьма существенной задачей при конструировании двигателей гоночных автомобилей является уменьшение их габаритных размеров и веса. Переход на короткоходные двигатели позволяет снизить высоту двигателя и тем самым удобнее разместить его на автомобиле. Для ряда деталей, испытывающих действие больших нагрузок, используются высококачественные стали. Это дает возможность уменьшить размеры деталей, не снижая их прочности. Значительное количество деталей выполняется из легких сплавов, в частности, широко применяются блоки, отлитые из алюминевых сплавов, с вставными гильзами из специального износостойкого чугуна. Благодаря всему этому вес двигателя, приходящийся на 1 л. с., резко снижается и составляет у многих моделей 300—400 г. на одну л. с.

Переднее или заднее расположение двигателя в основном определяет всю конструктивную компоновку автомобиля. Почти у всех новых моделей гоночных автомобилей, относящихся к первой группе, двигатель помещен в передней части. Такая компоновка способствует правильному распределению веса по осям, улучшает условия охлаждения двигателя и т. д.

На автомобилях первой группы вес двигателя и вес гонщика считают примерно одинаковым (около 88 кг). Но поскольку сидение водителя находится ближе к задней оси, то на нее передается и большая часть веса гонщика; вес же двигателя в основном приходится на переднюю ось. Большое значение в распределении веса имеет расположение топливных баков. Однако, учитывая, что по мере расхода топлива изменяется и создаваемая им нагрузка, в настоящее время начинают располагать топливные

на автомобилях первой группы вес двигателя и вес гонщика считают примерно одинаковым (около 88 кг). Но поскольку сидение водителя находится ближе к задней оси, то на нее передается и большая часть веса гонщика; вес же двигателя в основном приходится на переднюю ось. Большое значение в распределении веса имеет расположение топливных баков. Однако, учитывая, что по мере расхода топлива изменяется и создаваемая им нагрузка, в настоящее время начинают располагать топливные

на автомобилях первой группы вес двигателя и вес гонщика считают примерно одинаковым (около 88 кг). Но поскольку сидение водителя находится ближе к задней оси, то на нее передается и большая часть веса гонщика; вес же двигателя в основном приходится на переднюю ось. Большое значение в распределении веса имеет расположение топливных баков. Однако, учитывая, что по мере расхода топлива изменяется и создаваемая им нагрузка, в настоящее время начинают располагать топливные

на автомобилях первой группы вес двигателя и вес гонщика считают примерно одинаковым (около 88 кг). Но поскольку сидение водителя находится ближе к задней оси, то на нее передается и большая часть веса гонщика; вес же двигателя в основном приходится на переднюю ось. Большое значение в распределении веса имеет расположение топливных баков. Однако, учитывая, что по мере расхода топлива изменяется и создаваемая им нагрузка, в настоящее время начинают располагать топливные

баки в средней части автомобиля. Благодаря этому расход топлива мало отражается на распределении веса по осям.

Для автомобилей второй группы характерно заднее расположение двигателя, что тоже имеет свои преимущества. Небольшой по весу двигатель, главным образом мотоциклетного типа, позволяет сохранить правильное распределение нагрузки по осям автомобиля и при заднем расположении. Место водителя при этом смещается несколько ближе к передней оси. Весь силовой агрегат собран в один блок, объединяющий двигатель, сцепление, коробку передач и главную передачу с дифференциалом. В этом случае карданный вал, обычно проходящий под сидением, отсутствует, улучшается обзор, уменьшается высота передней части автомобиля и пр.

Среди различных конструктивных усовершенствований, примененных в новых автомобилях, следует указать на устройство тормозных барабанов, которые перенесены от колес в среднюю часть автомобиля и установлены на приводных валах. Таким образом, тормоза полностью относятся к подвешенной части автомобиля.

Кроме того, у некоторых автомобилей, предназначенных для соревнований 1956 года, есть дополнительный воздушный тормоз в виде панели, расположенной за сидением водителя. Подъем панели осуществляется посредством плунжерного гидравлического устройства. Подача жидкости к подъёмнику производится специальным насосом, приводимым в действие двигателем.

После падения скорости до 150 км/час эффективность действия этого тормоза

Новый автомобиль «Феррари Лянца», выпуска 1956 г., одержавший победу на первых соревнованиях этого года, входящих в зачет розыгрыша мирового первенства («Большой приз Аргентины»).

По сравнению с прошлогодней моделью в автомобиле достигнуто более удачное размещение веса топлива в заднем и в двух боковых топливных баках, что обеспечивает лучшее распределение нагрузки на оси. Кроме того, улучшены аэродинамические качества автомобиля. Сухой вес его — 625 кг.



снижается. Тем не менее воздушный тормоз имеет для гоночных автомобилей весьма важное значение. Он позволяет снижать скорость перед поворотом без резкого затормаживания колес, благодаря чему уменьшается нагрев тормозов, устраняется опасность заноса и повышается боковая устойчивость автомобиля.

Одной из новых моделей является французский гоночный автомобиль «Гордини». На нем установлен 8-цилиндровый V-образный двигатель с рабочим объемом 2472 см³. Питание горючей смесью осуществляется посредством четырех карбюраторов. Двигатель развивает мощность в 256 л. с. при 7300 об/мин. Подвеска колес независимая, торсионная. Тормоза дисковые, передние — установлены непосредственно на колесах, задние — перенесены к главной передаче. Передние колеса закрыты небольшими обтекателями, вы-

полненными за одно целое с кузовом. Верхняя часть колес открыта, и водитель может легко наблюдать за ними во время движения.

Сухой вес автомобиля — 670 кг, максимальная скорость — около 280 км/час.

Другой интересной моделью является английский автомобиль «Коннайт». На нем устанавливается 4-цилиндровый двигатель с рабочим объемом 2471 см³. Благодаря применению непосредственного впрыска топлива мощность двигателя достигает 240 л. с. при 6400 об/мин, что является весьма высоким показателем для двигателя подобного типа, не имеющего наддува.

Вес автомобиля «Коннайт» составляет около 680 кг, максимальная скорость достигает 270 км/час.

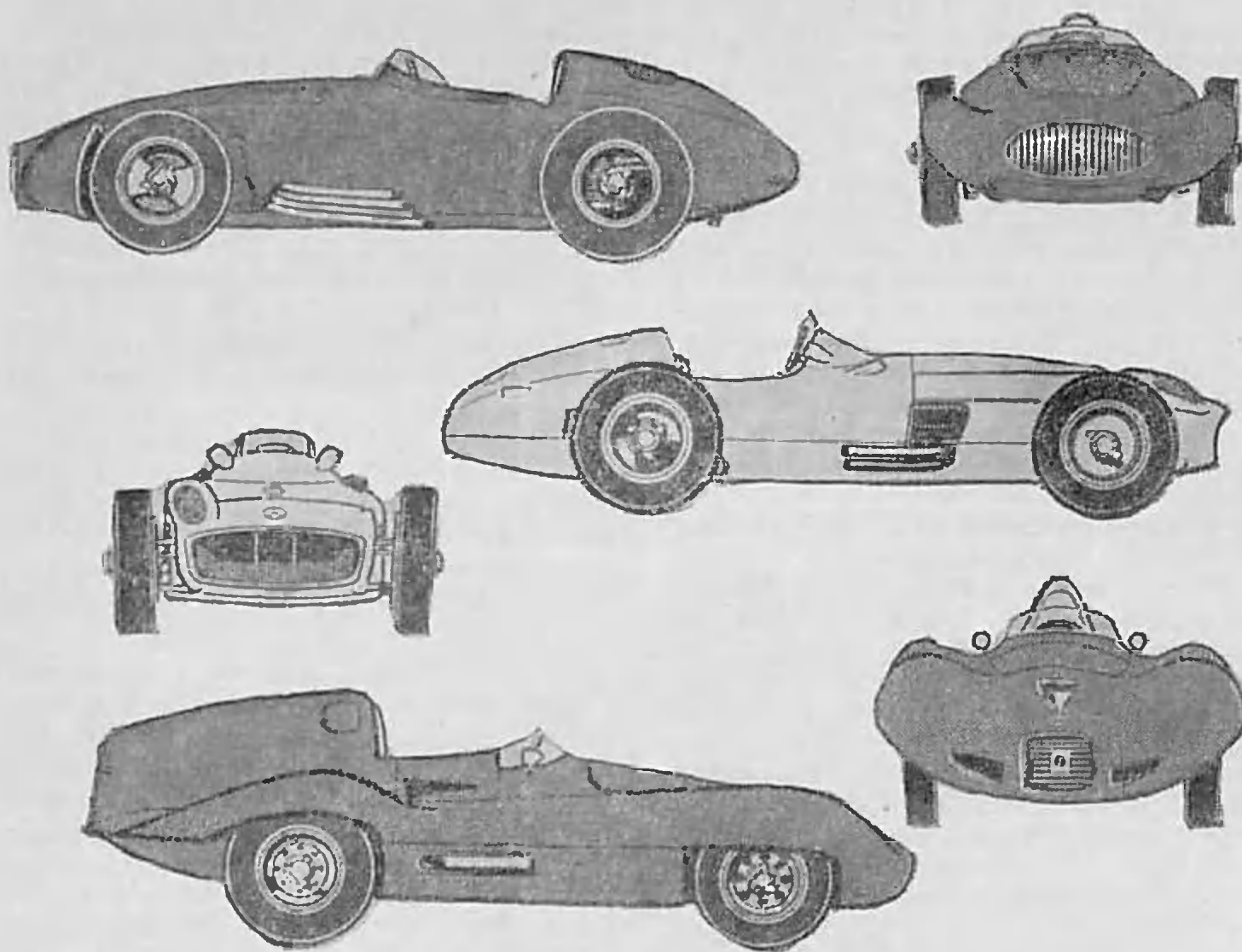
Широко известные итальянские фирмы «Феррари» и «Мазерати» произвели модернизацию своих ранее тщательно отработанных моделей гоночных автомобилей; при этом они сохраняют 4- и 6-цилиндровые двигатели с рядным расположением цилиндров и питанием горючей смесью посредством сдвоенных карбюраторов. Сохраняются также кузова с открытыми колесами. При этом наметившаяся тенденция к уменьшению высоты передней части автомобиля уступает место стремлению придать всему кузову автомобиля более плавную форму.

Интересно отметить, что сейчас прекратились работы по созданию двигателей для гоночных автомобилей с числом цилиндров 12 или даже 16. Это было характерно для периода действия прежней гоночной формулы, когда распространение имели двигатели, снабженные нагнетателями. Чрезвычайная сложность конструкции многоцилиндровых двигателей, а также трудности, связанные с регулировкой большого числа карбюраторов или впрыскивающих устройств, не окупали тех преимуществ, которые могло дать уменьшение размеров цилиндров. Таким образом, двигатели с числом цилиндров более 8 в настоящее время на гоночных автомобилях почти не устанавливаются.

Высокие результаты, полученные в соревнованиях 1955 г. на гоночных автомобилях класса до 2500 см³ без нагнетателей, дали толчок к использованию ряда их конструктивных элементов и на спортивных автомобилях.

Многие спортивные автомобили, принимавшие участие в соревнованиях 1955 года и подготовленные к соревнованиям этого года, в основном копируют образцы соответствующих гоночных автомобилей первой группы. Изменения касаются лишь формы кузова, поскольку спортивные автомобили должны иметь двухместный кузов с определенными размерами сидений, а также должны быть снабжены всем присущим легковому автомобилю оборудованием (свет, сигнал, крылья или обтекатели над колесами и др.).

Влияние, которое оказывает усовершенствование гоночных автомобилей на конструкции автомобилей других типов, является весьма важным; оно способствует правильному выбору наиболее эффективных путей улучшения динамики, устойчивости, управляемости и других качеств современных автомобилей.



Гоночные автомобили (сверху вниз): «Гордини», «Мерседес-Бенц» и «Коннайт».



СОВЕТЫ НАЧИНАЮЩИМ АВТОТУРИСТАМ

На основе опыта и материалов, накопленных в Центральном Московском автомотоклубе ДОСААФ и в клубе туристов, мы предлагаем несколько маршрутов, удобных для путешествий на автомобиле. В зависимости от степени сложности маршруты разделяются на несколько групп.

В 1-ю группу входят наиболее простые маршруты. Небольшие прогулки, совершаемые в окрестностях своего города, являются хорошей тренировкой для начинающих туристов. В качестве примера приведем подмосковные маршруты, радиальные и круговые: по Ленинградскому шоссе — музей П. И. Чайковского в Клину (86 км); по Минскому и Можайскому шоссе — Бородино (около 100 км); по Симферопольскому шоссе — дом-музей В. И. Ленина в Подольске (35 км), дом-музей А. П. Чехова за г. Чеховом (71 + 15 км), дом-музей Поленова за Серпуховом (97 + 35 км); дом-музей Л. Н. Толстого — Ясная Поляна (195 км); по Каширскому шоссе — Горки-Ленинские (30 км); по Рязанскому шоссе — Коломна (110 км); по Ярославскому шоссе — усадьба Абрамцево (63 + 15); Загорск (71 км); по Дмитровскому шоссе — Дмитров (72 км) и Большая Волга (125 км).

Можно также порекомендовать и некоторые многодневные маршруты, например: выезд по Горьковскому шоссе через Владимир, Суздаль, Иваново на Ярославское шоссе; по Ярославскому

*Профессор П. П. Берг,
доктор технических наук,
председатель маршрутной
комиссии ЦАМК*

шоссе через Переяславль-Залесский, Ростов, Углич, Щербаков на Ярославль; по Волоколамскому шоссе через Волоколамск, б. Иосифо-Волоколамский монастырь на Ленинградское шоссе; по Рязанскому шоссе через Рязань, Спас-Клепики на Егорьевск и т. д.

К числу более сложных, приближающихся ко 2-й группе трудности, относятся маршруты по Прибалтике и Украине.

Особенно интересен круговой маршрут по Прибалтике. Выехав из Москвы по Минскому шоссе до пересечения с дорогой Ленинград — Киев, следует проехать по направлению к Ленинграду до поворота у Опочки на Пушкинские горы, для посещения которых необходимо отвести не менее одного дня. По возвращении на магистраль, если нет намерения посетить Ленинград, надо у Пскова повернуть на запад и, побывав в г. Печоры (пещеры), направиться через Тарту в Таллин. От Пскова можно проехать непосредственно в Ригу, где также необходимо остановиться для отдыха и осмотра как самого города, так и Рижского взморья. Интересно проехать в Ригу через Таллин, уделив два-три дня на знакомство с городом.

Продолжать поездку по Прибалтике можно вдоль побережья — по направлению к курорту Паланге или на Каунас, затем свернуть у Крышкалис на запад с тем, чтобы посетить Клайпеду и Калининград. Из Вильнюса можно поехать на Украину через Лиду, Ружаны, Пружаны, Кобрин, Ратно, Ковель, Луцк — на шоссе Киев — Львов у Ровно или у Дубно.

Круговой маршрут по Украине начинается из Харькова или Киева. В Харьков едут по Симферопольскому шоссе. В Киев из Москвы более близкий путь по Брестскому шоссе до пересечения с шоссе Ленинград — Киев, у Довска. Отсюда дорога проходит через Гомель и Чернигов. Между Харьковом и Киевом находится Полтава, где интересно посетить музей Полтавской битвы. Из Киева маршрут ведет во Львов, затем в Закарпатье по Стрыйскому шоссе на Мукачево. В Мукачево — радиальная поездка в Ужгород, после чего следуют через Хуст, Раков, Ясень, Яремча на Черновцы, Кишинев (дом-музей А. С. Пушкина) и Одессу. Из Одессы можно, погрузившись на пароход, проехать на Кавказ или в Крым, или же направиться в сторону Харькова, минуя по дороге Николаев, Херсон, Каховку.

Маршруты по Крыму и Кавказу входят в 3-ю группу. Наиболее часто поездка в Крым совершается по Симферопольскому шоссе, однако можно попасть в Крым и теплоходом из черноморских

портов. При поездке по Симферопольскому шоссе очень интересно осмотреть дом-музей Л. Н. Толстого (Ясная Поляна), усадьбу И. С. Тургенева в Спасское-Лутовиново. У Новомосковска рекомендуется свернуть с шоссе к Днепропетровску и полюбоваться величественной панорамой Днепротэса. Здесь представится возможность проехать по Днепровской плотине и через Запорожье вернуться на Симферопольскую дорогу. У Алексеевки рекомендуется посетить заповедник Аскания-Нова. Из Аскании-Нова можно попасть в Крым через Перекопский перешеек, из Алексеевки — через Джанкой или через Геническ, проехав по Арабатской стрелке.

Маршрут непосредственно по Крыму начинается из Симферополя. Выезд на южный берег Крыма совершается обычно через Алушту. Отсюда продолжают поездку на Ялту и через перевал у Ай-Петри, Бахчисарай возвращаются в Симферополь. Из Алушты можно вернуться в Симферополь, совершив прогулку вдоль моря в Феодосию. Из Феодосии можно проехать в Керчь, а отсюда, погрузившись на пароход, переправиться на Кавказский берег у Анапы. Из Симферополя возможна прогулка в Евпаторию.

Наиболее удобна поездка на Кавказ через Ростов. (О другом способе мы уже говорили — теплоходом из Одессы, Ялты, Керчи). По Кавказу разработаны

маршруты путешествий по трем направлениям: центральное, западное и восточное. Эти направления на юге пересекаются и дают возможность провести круговые прогулки.

При центральном направлении путь идет через Кропоткин и Армавир на Черкесск. Из Черкесска рекомендуется совершить радиальное путешествие через Клухори в Теберду с тем, чтобы посетить Домбайскую поляну и проехать по Военно-Сухумской дороге до завала. Возвратившись в Черкесск, продолжают путешествие по направлению к Пятигорску с заездом в Ессентуки и Кисловодск. В Пятигорске нельзя не посетить дом-музей М. Ю. Лермонтова и место его дуэли. Из Пятигорска дорога ведет к г. Орджоникидзе. Представляет интерес проезд из Алагир в Кутаиси, но это путешествие сопряжено с рядом трудностей. От г. Орджоникидзе Военно-Грузинская дорога приводит в Тбилиси. Отсюда можно продолжить путешествие тоже в трех направлениях: к востоку на Баку, к югу на Ереван и к западу на Черноморское побережье. Если есть время, рекомендуется продолжить поездку в Ереван на юг через Казах, Дилижан и Севан. Возвращаться из Еревана в Тбилиси рекомендуется через Дилижан и Кировакан, останавливаясь на Пушкинском перевале. Здесь когда-то А. С. Пушкин встретил повозку с телом Грибоедова.

Из Тбилиси к Черноморскому побережью можно проехать через Гори и Хашури или Табацкури, Бакуриани, Боржоми. Если будет возможность, рекомендуется посетить развалины пещерного города Вардзиа. Из Вардзиа можно проехать к Кутаиси через Абастумани, т. е. не заезжая в Боржоми. Из Кутаиси дорога ведет к берегу Черного моря до Кобулет и отсюда до Батуми.

Батуми является крайней точкой путешествия в западном направлении. Отсюда маршрут проходит почти все время по курортным местам. Поэтому рекомендуется возвращаться именно вдоль берега моря, чтобы хорошо отдохнуть после путешествия. Здесь можно посетить мыс Пицунду, озеро Рицу, Красную Поляну.

Сложным является восточный маршрут, начинающийся у г. Орджоникидзе, через Грозный и Махачкалу на Баку. Из Баку возможно возвращение в Тбилиси короткой дорогой на Казах или же значительно более тяжелой дорогой через Евлах и Нор-Баязет на Севан. Последний маршрут по степени трудности относится к 4-й группе.

К 4-й группе может быть также отнесен и маршрут на Урал — в Свердловск через Горький, Казань, Ижевск и Молотов. При этом путешествии необходимо посетить знаменитую Кунгурскую пещеру. Из Свердловска следует проехать вначале в Нижний Тагил, осмотреть паровоз Черепанова и велосипед Артамонова, затем в Челябинск. Из Челябинска возможно возвращение по тяжелой дороге на Уфу и Куйбышев через Златоуст или через Белорецк.

Таковы лишь некоторые из разработанных нами и проверенных маршрутов для автотуристских путешествий.

У автомобильной гостиницы.
Фото В. Шаховского.

ПРОБЕГИ СТУДЕНТОВ МАДИ

У спортсменов Московского автодорожного института им. Молотова стало традицией во время каникул проводить многодневные пробеги на мотоциклах по дорогам страны.

В 1954 году мы совершили такой пробег по маршруту: Москва—Минск—Вильнюс — Каунас — Рига — Таллин — Нарва — Ленинград — Псков — Орша — Москва. Общая протяженность трассы — 4 тысячи километров.

В 1955 году была выбрана трасса уже большей протяженности, до 6000 километров. Наш путь лежал через Украину, Молдавию, Закарпатье по маршруту: Москва — Харьков — Каховка, Одесса — Черновицы — Ужгород — Львов — Киев — Москва.

Мы начинаем готовиться к пробегам обычно за два-три месяца. Ведь нужно подготовить всю материальную часть, позаботиться об обмундировании, питании, отдыхе; большую роль играет также подбор участников: право участвовать в пробеге предоставляется наиболее успевающим и дисциплинированным студентам, умеющим отлично водить мотоцикл.

Все участники пробега разбиваются на отделения, по семь человек в каждом. Старшим отделения назначается опытный мотоциклист. Колонну возглавляет командир пробега. Участники едут по отделениям, друг за другом. Если один из мотоциклистов делает вынужденную остановку, все отделение помогает ему устранить неисправность.

Такой порядок следования полностью оправдал себя. Отделения, соревнуясь между собой, более тщательно готовят машины к каждому пробегу. За сутки мы обычно проходили по 300—400 километров.

Участники пробега получили большую практику вождения, ремонта и обслуживания мотоциклов, совершая переходы в различных дорожных условиях.

Во время путешествий студенты ознакомились с производством автомобилей на Минском заводе, мотоциклов в Киеве, побывали в городах-героях — Ленинграде, Одессе; посетили село Михайловское, Ясную Поляну, знаменитый заповедник Аскания-Нова.

Велика и просторна наша Родина! Мы видели сказочные леса и цветущие сады, проезжали через бурные реки. Незабываемое впечатление произвело на нас Черное море. И всюду, где бы мы ни были, нас встречали, как близких друзей, хорошие советские люди.

Сейчас наш студенческий коллектив вновь деятельно готовится к очередному автотуристскому пробегу и к соревнованиям по мотоциклетному спорту. Ведь в прошлом году спортивный коллектив студентов МАДИ вышел победителем в городских соревнованиях ДОСААФ! Хотелось бы удержать это первенство и в новом сезоне.

Р. Губайдулин,
тренер мотосекции МАДИ.



ПОДГОТОВКА АВТОМОБИЛЯ К ДЛИТЕЛЬНОМУ ПУТЕШЕСТВИЮ*

Инж. К. Панютин,

председатель технической комиссии секции автотуризма ЦАМК

С каждым годом все больше и больше автолюбителей, используя дни своего отпуска, отправляются в увлекательные туристские путешествия. Однако далеко не многие знают, как нужно подготовиться к такому путешествию, как лучше его организовать и выполнить.

Безусловно, что, собираясь в дальний путь, прежде всего следует определить время поездки, выбрать маршрут, наметить режим движения в различных дорожных условиях и общий график путешествия. Это вопросы специальные, и в данной статье мы их подробно рассматривать не будем, хотя они тоже имеют большое значение. Расскажем только о технической подготовке автомобиля, в которую входят его дооборудование, проверка и обслуживание, подбор необходимых для путешествия принадлежностей и наиболее рациональное их размещение.

Обычно в путешествии принимают участие на автомобиле «Победа» от трех до пяти человек, а на автомобиле «Москвич» — от двух до четырех человек. Очень важно во время длительной поездки для всех создать наибольшие удобства и возможный комфорт. Стесненное положение и другие, казалось бы, мелкие неудобства могут настолько испортить настроение, что путешествие перестанет быть отдыхом.

В путешествии часто бывает необходимо заночевать в дороге и при этом на ночь разместить в автомобиле. Способов устройства постели из мягких автомобильных сидений и спинки известно довольно много. Наиболее употребительные из них для автомобиля «Москвич» старого образца освещены в приложении к журналу «За рулем» № 1. В новых автомобилях «Москвич» и «Волга» в самих конструкциях предусмотрена возможность простого и быстрого переоборудования кузовов в импровизированные спальные купе.

Для предохранения от загрязнения обивки автомобиля рекомендуется надевать на сидения и спинки съемные матерчатые чехлы. Закреплять их на месте проще всего с помощью тесемок. На чехлах передних сидений сзади можно пришить карманы для легких вещей. Верхнюю кромку кармана обычно стягивают резинкой.

Следует обтянуть материей также внутренние поверхности дверок автомобиля. Хорошо и здесь иметь карманы с резинкой. В них удобно хранить полотенце, мыло, платяную щетку и другие предметы обихода.

Стандартный багажник автомобиля «Победа» имеет достаточнуюмести-

мость. Однако, если намечено взять такие сравнительно легкие, но громоздкие предметы туристского снаряжения, как тент-палатку, складные кровати, шезлонги и т. п., то лучше разместить их на дополнительном багажнике, установленном над крышей автомобиля. (См. приложение к журналу «За рулем» № 1).

У автомобиля «Москвич» внутренние размеры кузова очень ограничены, а багажник небольшой емкости. Поэтому здесь дополнительный багажник бывает особенно необходим. Иногда его устраивают также над крышей автомобиля, но чаще размещают сзади кузова, над основным багажным отделением. Разработано значительное количество конструкций подобных багажников. Их выполняют, в зависимости от возможностей, из дюралиевых профилей и трубок, из стальных трубок, углового и полосового железа и т. д., обычно путем сварки или склеивания, иногда сборными на болтах или винтах.

При эксплуатации указанного типа багажников совершенно недопустимо, чтобы положенные на них вещи мешали обзору дороги через заднее стекло автомобиля.

Исключительно практичной оказывается установка под капотом двигателя, справа по ходу автомобиля, бачка для воды. Находясь над раскаленным выпускным коллектором, бачок в пути сильно нагревается, и вода в нем становится горячей. Такая вода всегда может понадобиться в путешествии.

Бачок делают из листового металла, лучше луженого или оцинкованного. Сверху приваривают или припаивают горловину с пробкой на резьбе, а снизу укрепляют кран с отрезком резинового шланга. Установка бачка емкостью около 8 литров на автомобиле «Москвич» показана на рисунке.

В пути все время приходится следить за температурой воды в двигателе, чтобы не допустить его перегрева. У автомобиля «Москвич» нет приборов для измерения этой температуры, но их можно установить самому. Для этого чаще всего применяют манометрические термометры (аэротермометры). Такие аэротермометры имеются в продаже. Можно также применить электроконтактный датчик и указатель от автомобиля «Победа». Они достаточно хорошо работают при напряжении 6 вольт, только следует снять имеющееся снаружи указателя добавочное сопротивление.

Датчик термометров обоих типов обычно помещают в выходном водяном патрубке двигателя, где сверлят отверстие, в котором при помощи сварки или пайки закрепляют обрезок трубки с резьбой. Необходимо так разместить датчик, чтобы он не тормозил потока отходящей воды, так как это может ухудшать охлаждение. Если есть возможность, то датчик лучше установить в головку блока двигателя, также просверлив и нарезав специальное отверстие. Указатель температуры обычно монтируют под щитком приборов слева или справа от руля, на кронштейне из листового алюминия (дюрала) или стали.

В жарких местах, особенно в горах на юге, стандартная система охлаждения «Москвича» не в состоянии справиться с отводом всего излишнего тепла от двигателя. Четырехлопастный вентилятор значительно улучшает охлаждение. При его изготовлении необходимо позаботиться, чтобы были сохранены на необходимой длине ребра жесткости, иначе лопасти могут переломиться от вибрации.

Нужно учитывать, что при езде с усиленным вентилятором в обычных условиях двигатель может иногда оказаться переохлажденным. В таких случаях надо слегка прикрывать чем-либо нижнюю часть радиатора.

При путешествии на юг туристский автомобиль должен быть оборудован задерживающимися занавесками. Рекомендуются вешать занавески на мягком многослойном проводе с хлорвиниловой изоляцией. Провод прикрепляют к имеющимся винтам крепления обивки.

Очень желательно при дальнем путешествии иметь радиоприемник. Однако автомобили «Москвич» старой модели и большая часть автомобилей «Победа» выпущены без радиоприемников. В таких автомобилях несложно установить один из обычных любительских радиоприемников (например, «Искра») с питанием от сухих батарей. При самых незначительных доделках могут быть переведены на батарейное питание и успешно использованы в автомобиле радиоприемники «Москвич-1», «Москвич-3» и «Огонек».

Установка бачка для горячей воды под капотом двигателя.



* По материалам технической комиссии секции автотуризма Центрального Московского автотоклуба ДОСААФ.

ПО ДОРОГАМ ГДР



Не так давно вместе с группой советских инженеров-автомобилистов мне пришлось побывать в Германской Демократической Республике и много поездить по стране на автомобиле.

Наш путь пролегал то по узким, кривым улицам селений и городов, сохранивших свою средневековую хаотичность планировки, то по широким двухпутным магистралям, на которых автомобили могут безопасно развивать скорость до 160—200 км/час.

Мы проехали по многим дорогам Бранденбурга, Саксонии и Тюрингии. И где бы мы ни были, в какие бы отдаленные места ни забирались, — всюду обращало на себя внимание хорошее состояние дорог, понятность дорожных знаков и указателей, позволяющих любому, совершенно новому в этих краях человеку легко, быстро и без распылов добраться на автомобиле до нужного ему пункта. Даже при выезде из центра городов, в том числе и таких крупных, как Берлин, Лейпциг, Дрезден или Карл-Маркс-штадт, не было нужды останавливаться на перекрестках и спрашивать о правильности маршрута.

Каждой дороге, будь то шоссе, пересекающее всю страну с севера на юг или с востока на запад, или же местная дорога, ведущая к затерянной в горах деревеньке, присвоен свой номер, который обозначен яркими желто-черными табличками, прибитыми на стенах домов, на деревьях или на специальных столбиках. В любом газетном киоске можно купить хорошо выполненную карту страны или отдельного района, на которой изображены дороги с присвоенными им номерами. Класс дороги распознается на карте по условным обозначениям.

Особенно велико движение автомобилей на магистрали Берлин—Гельмштадт. Здесь в поток машин Германской Демократической Республики вливается транспорт Германской Федеративной Республики, поддерживающий связь с Западным Берлином. По широкому дорожному полотну, разделенному на две части полосой лесонасаждений, проносятся многоместные междугородные автобусы, соединенные гофрированным тамбуром с пассажирскими прицепами; идут тяжелые 8—10-тонные грузовики с 20-тонными прицепами и полуприцепа-

ми самого различного вида и назначения; мелькают легковые автомобили и мотороллеры.

Движение на дорогах не уменьшается ни с наступлением темноты, ни в плохую погоду. Подавляющее большинство автомобилей, в том числе грузовики и автобусы, имеет специальные противотуманные фары, дающие мягкий, не ослепляющий встречных водителей, желтый свет, хорошо проникающий сквозь завесу дождя или тумана. Специальные же автомобили, пользующиеся правом внеочередного проезда (пожарные, скорой помощи и др.), имеют синие опознавательные фары.

На германских магистралях нет перекрестков в обычном понимании этого слова. В местах пересечения с другими дорогами устроены так называемые «розы» — сложные сооружения, представляющие собой систему виражей и путепроводов, позволяющих въехать на магистраль без риска встретиться с мчащимися на большой скорости автомобилями. Через каждые 3—4 километра есть съезды на площадки отдыха; в междупутьи установлены телефонные аппараты, с помощью которых, в случае необходимости, связываются с ближайшей дорожной станцией.

Параллельно автомобильным дорогам и многим городским улицам проложены асфальтированные велосипедные дорожки. Среди велосипедистов нередко можно видеть людей весьма преклонного возраста, матерей, укрепивших на руле специальную корзиночку, из которой выглядывает головка малыша, степенных монахинь в белых накидках, а в сельских местностях — колоритную фигуру трубочиста с франтовским черным цилиндром на голове.

Высокая скорость движения автомобилей особенно ощущается на старых дорогах, проходящих через бесчисленное множество городков и деревень, дома которых зачастую образуют узкие, кривые, похожие на щели, улочки.

Однако и в этих условиях, где по нормам наших органов регулирования уличного движения можно было бы двигаться лишь в одном направлении, да и то со скоростью не выше 15 км/час, нет никаких ограничений скорости. Надо сказать, что в ГДР вообще правила движения очень просты. Соблюдение

этих правил гарантирует не только от аварий и человеческих жертв, но также обеспечивает высокие скорости передвижения. Дорожные знаки международного образца, ограничивающие скорость движения или запрещающие проезд, обгон или остановку транспорта, установлены только в самых необходимых случаях, причем знаком обозначается не только начало, но также и конец зоны его действия.

Характерно отсутствие мелочной опеки каждого шага пешехода или водителя, как это нередко бывает у нас. Все построено на здравом смысле всех участников движения, причем этот здравый смысл прививается с детства — и в семье и в школе.

Первое и основное правило движения — это правило пересечения улиц и дорог. Оно обязательно для всех без исключения — водителей транспорта и велосипедистов, извозчиков и пешеходов — и сводится к тому, что пересекать улицу или дорогу, даже свободную в данный момент от транспорта, можно только на перекрестке.

Обычно одна из пересекающихся улиц или дорог считается главной, а другая — второстепенной. Выезд на главную ограничен хорошо видимым треугольным знаком «Стоп». Это значит, что, прежде чем выехать на главную улицу или пересечь ее, необходимо остановиться, осмотреться по сторонам и только после этого ехать дальше, при условии, что это не помешает движущемуся по главному направлению транспорту или пешеходам.

Это простое правило дает замечательные результаты: движение по основным направлениям совершается с большими скоростями и без остановок на перекрестках, в значительной мере уменьшается опасность столкновений, во много раз сокращается число необходимых светофоров и регулировщиков. Только на перекрестках улиц с большим движением, да и то лишь в часы «пик», действуют светофоры или регулировщики в хорошо видимых белых нарукавниках.

Наблюдая за работой регулировщиков на оживленных перекрестках, мы заметили, что главную свою задачу они видят в том, чтобы ускорить прохождение транспорта через перекресток. Для этого, надо сказать, пускаются в ход и жестикуляция, и выразительная мимика, и даже окрик.

Пешеходы, переходящие улицу в установленном месте, чувствуют себя в полной безопасности: ни один водитель не только не мешает их движению, но даже и не беспокоит нетерпеливым сигналом. Зато при красном свете светофора пешеходы не сходят с тротуара и не мешают движению транспорта.

Вторым основным и точно соблюдаемым правилом движения является правило поворота и обгона. Оно сводится к тому, что любой вид транспорта обязан двигаться в ряду, расположенном как можно ближе к правому краю дороги с тем, чтобы пространство слева было бы всегда свободно для обгоняющего транспорта.

На участках наиболее интенсивного движения на поверхности дороги нанесены продольные линии, разграничи-

вающие ряды движения, что в большой степени устраняет хаотичность и беспорядок, нередко возникающие на улицах и дорогах.

Все транспортные средства имеют четко видимые сигналы поворота: на легковых автомобилях и грузовиках — поднимающиеся и освещенные изнутри семафорчики или желтые мигающие фонари, у автобусов и троллейбусов — качающиеся яркочерные указатели, у трамваев — мигающие фонарики. Даже возницы конных повозок, мотоциклисты, велосипедисты и женщины с детскими колясками сигнализируют о повороте поднятием руки.

О всех изменениях направления движения, о переходе из одного ряда в другой, а также об отъезде от тротуара после остановки обязательно сигнализируют сзади идущему или встречному транспорту, и этому сигналу безоговорочно подчиняются остальные водители. Таким образом, намерения водителя любого вида транспорта совершенно ясны для окружающих, и это обычно исключает возможность столкновений или наездов.

При обгоне водитель, убедившись, что путь впереди свободен, дает сигнал левого поворота и выходит в левый ряд движения, а совершив обгон, дает сигнал правого поворота, после чего занимает свое место в правом ряду движения. Соблюдение этого правила всеми водителями предотвращает случаи двойного обгона или обгона с правой стороны, при которых наиболее часто происходят столкновения машин и наезды, значительно повышает средние скорости движения и, в конечном счете, позволяет наиболее эффективно использовать технические возможности

каждого вида транспорта. Для более удобного пользования сигналами поворота на большинстве машин рычажок сигналов расположен так, что для его включения не надо снимать руку с рулевого колеса.

Каждому автомобилисту знакомо чувство раздражения, когда впереди, чуть ли не по центральной линии дороги, тащится какой-нибудь тихоходный экипаж и не позволяет себя обогнать, хотя справа от него дорога совершенно свободна.

В связи с этим вспоминается виденный где-то броский, красочный плакат: по центру дороги медленно движется старомодный автомобиль, за рулем с трубкой в зубах — самодовольная, невозмутимая свинья, а сзади — несматываемая вереница современных быстроходных, но не имеющих возможности ее обогнать, автомобилей, из которых несутся проклятия по адресу четвероногого шофера, не желающего ценить чужое время.

По установившейся у нас точке зрения покажется невероятным, но в ГДР водитель, наехавший на пешехода, пересекающего дорогу в неположенном месте, практически не несет за это ответственности. Виноват тот, кто действительно нарушил правила движения. Нельзя отказать в логичности такой постановки вопроса.

Совершенно ясно, что односторонними увещеваниями пешеходов и несоизмеримо жесткими мерами воздействия на водителей трудно добиться уменьшения травматизма на улицах и дорогах. Надо, чтобы участники движения — и водители и пешеходы — несли бы одинаковую ответственность за нарушение обязательных для всех правил. Это давно понято во многих странах развитого автомобилизма, но это упорно не хотят понять наши органы регулирования движения, создающие призрачную видимость безопасности невероятным количеством рогаток для движения транспорта и мало делающие для повышения дисциплины пешеходов.

Советская общественность проявляет большой и вполне законный интерес к вопросам обеспечения безопасности на дорогах и регулирования уличного движения в городах. Особенно это волнует общественность Москвы, где вопросы регулирования и безопасности движения перерастают в крупную проблему, определяющую деловой темп жизни нашей столицы.

За последнее время сделано многое для упорядочения движения, в частности, на некоторых наиболее загруженных магистралях вводятся автоматически действующие системы, известные под названием «зеленая волна», позволяющие автомобилям, движущимся с установленной скоростью, проходить большое число перекрестков без остановок. Однако не следует забывать, что введение таких систем на большом количестве магистралей — дело очень сложное и дорогое.

Поэтому наряду с внедрением автоматики там, где она необходима, следует применять и другие, более простые, но также вполне эффективные, проверенные на практике, методы. В этом деле изучение и использование зарубежного опыта может принести несомненную пользу.



НОВАЯ „ТАТРА“ — МОДЕЛЬ 603

На прошлогодних многодневных гонках в г. Готвальдове с успехом выступал опытный автомобиль, созданный чехословацкими конструкторами в качестве прототипа будущей основной модели, которую будут выпускать заводы Татра. Недавно этот автомобиль демонстрировался на выставке чехословацкого машиностроения в г. Брно.

Новая «Татра» — мод. 603 отличается целым рядом высоких технических параметров, выдвигающих ее в ряд лучших современных европейских автомобилей. Особенно показательны в этом отношении весовые характеристики машины, а также ее динамические и экономические качества.

Короткоходный восьмицилиндровый, V-образный двигатель с воздушным охлаждением, расположенный (как обычно на моделях этого завода) сзади, развивает мощность в 100 л. с. при 4800 об/мин. Вес его составляет всего 160 кг, а небольшие габариты позволяют так удачно вписать его в мотоотсек, что при первом взгляде на машину она не производит впечатления необычной. Между тем, в одном блоке с двигателем выполнены и четырехступенчатая коробка передач (с принудительной синхронизацией всех передач) и дифференциал, расположенные по ходу движения.

Благодаря компактности и заднему расположению всего силового блока конструкторы получили возможность значительно увеличить емкость кузова автомобиля, расширив его, по сравнению с прежней моделью, на 150 мм. В новой «Татре» удобно размещается по 3 пассажира на каждом сидении. Самый кузов выполнен при этом с узкими оконными стойками и широкими полукруглыми ветровым и задним стеклами, что обеспечивает отличную обзорность как для водителя, так и для пассажиров; заднее расположение двигателя позволило также получить весьма благоприятные в аэродинамическом отношении внешние формы кузова.

Оригинально разрешена в новой «Татре» проблема подвода охлаждающего воздуха к ребрам двигателя. Воздух засасывается с помощью двух соосных воздуховодов через отверстия в задних крыльях и прорези в кожухе запасного колеса. Отвод подогретого воздуха осуществляется через большие отверстия между толкателями. Такая система подвода и отвода охлаждающего воздуха во многом соответствует условиям наилучшей обтекаемости кузова; кроме того, выбранный способ подвода охлаждающего воздуха значительно



ПРЕСТУПНИК

Очерк Олега Моисеева

но способствует уменьшению шумов, характерных для двигателей с воздушным охлаждением.

Передняя подвеска нового автомобиля, в отличие от «Татраплана», выполнена не на поперечных рессорах, а на продольных, комбинированных с гидравлическими амортизаторами. Это позволяет хорошо использовать расстояние между колесами (багажник впереди) и обеспечить в сочетании с независимой подвеской задних колес оптимальное положение автомобиля относительно дорожного полотна. Все четыре колеса имеют также спиральные рессоры.

Тормоза автомобиля имеют гидравлический привод (по двухкруговой системе); особенную эффективность и надежность тормозной системе придает устройство двух тормозных цилиндров на передних колесах автомобиля.

Удачная компоновка агрегатов обеспечивает весьма благоприятное распределение веса автомобиля на оси; так, при полной нагрузке на заднюю ось автомобиля приходится 53,5 процента от общего его веса. Этому способствует, разумеется, низкий вес силового агрегата, а также возможность размещения в объемистом багажнике запасного колеса, аккумуляторов, запаса бензина, багажа и пр. Бак для бензина тоже расположен в передней части автомобиля.

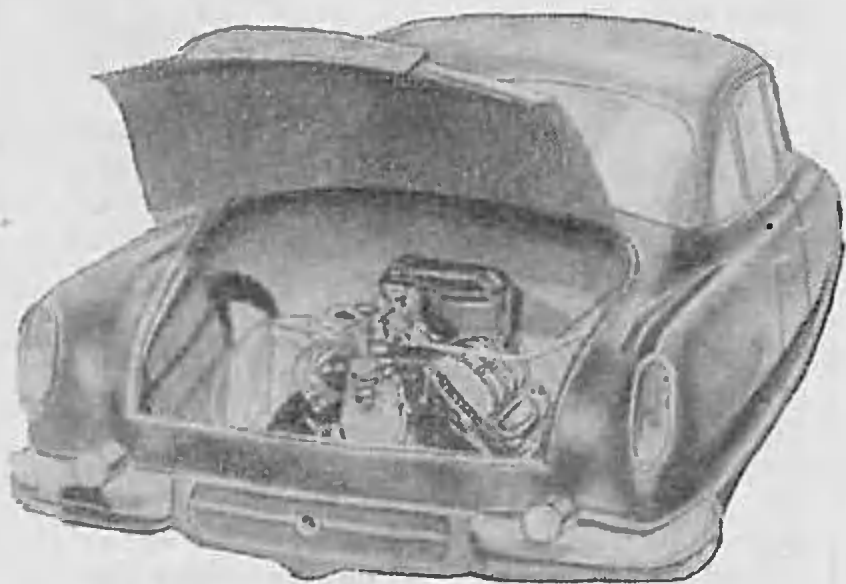
Приводим некоторые технические данные об автомобиле «Татра-603»:

Рабочий объем цилиндров двигателя	2540 см ³
Диаметр цилиндра	75 мм
Ход поршня	72 мм
Мощность двигателя	100 л.с.
при 4800 об/мин	
База	2750 мм
Колея передних колес	1450 мм
„ задних колес	1400 мм
Размеры шин	6,5—15,0
Вес автомобиля	1400 кг

Из этих данных видно, что литровая мощность двигателя достигает почти 40 л. с./л, вес автомобиля, приходящийся на единицу мощности, составляет 14 кг/л. с., а мощность двигателя на 1 тонну веса автомобиля — 71 л. с./т. Нельзя не признать эти показатели весьма благоприятными, выгодно отличающими новую «Татру» среди современных европейских автомобилей того же класса.

Максимальная скорость, развиваемая автомобилем, — 170 км/час. Расход топлива — 12,5 литра на 100 километров пробега.

(Соб. инф.)



Н очью в дежурной части ОРУД'а раздался телефонный звонок. Кто-то взволнованным голосом сообщил, что на одной из окраинных улиц города лежит человек, сбитый автомобилем.

На место происшествия тотчас выехал капитан милиции Жаров.

Опытный и вдумчивый работник отделения розыска, по мельчайшей детали умеющий добраться до истины, Николай Иванович Жаров на этот раз был поставлен в тупик.

Осенняя глубокая ночь. Темень. На улицах ни души. В окнах домов тоже мрак. Автомобиль налетел на переходившего улицу человека, сбил его и подло умчался. Свидетелей преступления нет.

...При свете электрического фонарика выехавший вместе с Жаровым ответственный дежурный ОРУД'а записывает в блокнот объективные данные: ширину проезжей части улицы, внешнее окружение, состояние дороги, уличное освещение, видимость в метрах. Капитан в это время обследует местность. Шаг за шагом, начиная с тротуара, откуда пострадавший вступил на мостовую, он молча изучает место происшествия.

На пальто убитого отчетливо видны следы протектора в виде длинных полос. Наклонившись, Жаров долго разглядывает эти полосы. Потом обращает внимание на левую руку пострадавшего. На руке часы. Они остановились при ударе о мостовую. Стекло сломано. Часы показывают 2 часа 5 минут. Вероятно, именно в этот момент произошло преступление.

В ОРУД позвонили в начале пятого утра, т. е. через три часа после происшествия. Милиция прибыла сюда спустя 10—15 минут.

— Да, — думает Жаров, — времени у преступника было немало, чтобы замести следы.

В нескольких метрах от убитого виден резкий и четкий след торможения. О чем говорит он? Видимо, машина шла с такой скоростью, при которой тормоза уже не могли сыграть своей роли.

Светаёт. Но Жаров, погруженный в свои мысли, машинально размахивает электрическим фонарем. Так проходит он еще несколько сот метров, не обнаружив ничего примечательного. И вдруг... Капитан застыл на месте. На повороте, там, где кончалась мостовая и начиналась глинистая почва (а несколько дальше — снова мостовая), он прочел многое.

Дело в том, что при движении автомобиля по прямой линии задние колеса полностью или частично стирают отпечаток рисунка, оставленного протектором покрышек передних колес. Но у поворота, на участке глинистой почвы, четко и ясно отпечатались следы как передних, так и задних колес. По ним капитан установил, что машина была грузовая и, несомненно, большегрузная: ЗИС-150 или «Студебеккер»; протекторы покрышек передних колес были

в елочку, а задних — в лентообразную полосу. Все это было очень важно, но еще оставался нерешенным вопрос: той ли автомашине принадлежат эти следы, на которой совершено преступление? Ведь здесь мог пройти и другой автомобиль.

Жаров взглянул в справочник: в этой части города было свыше десятка гаражей. По крайней мере в четыре из них путь проходил как раз по той улице, на которой случилось несчастье.

В первом гараже, который посетил Жаров, помимо легковых машин, были только грузовые автомобили ГАЗ-51. Во втором имелись и «Студебеккеры», но при внимательном осмотре их выяснилось, что протекторы покрышек передних и задних колес не отличались разными рисунками.

Подъезжая к третьему гаражу, Николай Иванович обратил внимание на довольно широкую выбоину на мостовой, в стороне от ворот. Она была полна воды: сутки назад лил дождь. Но что это? Такие же точно следы, как и там, на глине, четко различались на сухом грунте и вели от лужи к гаражу.

Жаров вошел через проходную и первым делом поинтересовался, есть ли машины в разгоне.

— Нет, — ответил дежурный, — все налицо.

Капитан потребовал у диспетчера журнал регистрации возврата машин. Там значилось, что ночью ходили в рейс две машины, обе ЗИС-150. Первая уже к часу стояла на месте, другая же вышла из гаража ровно в два, а возвратилась часа полтора назад. На ней шофер выезжал с грузчиком.

Жаров осмотрел обе машины. На одной из них рисунок протекторов покрышек совпадал с тем, какой он видел на глине и около выбоины. Это подтверждало его подозрения.

Узнав, что шофер ушел домой, капитан отправился к нему. Тот еще не успел лечь спать, и Жаров, не объясняя ничего, пригласил его обратно в гараж. Здесь, сев в кабину, он приказал шоферу завести машину и ехать в город. Время выезда из гаража он засек по своим часам.

Шофер держал себя внешне спокойно. После поворота на улицу, где ночью произошло преступление, Жаров распорядился затормозить и посмотрел на часы. Они ехали из гаража семь минут, но... ведь рядом с водителем сидел сотрудник ОРУД'а! А при недозволенно быстрой езде такое расстояние легко можно преодолеть за те пять минут, которые показывали на руке убитого остановившиеся часы...

— Выходите, — коротко сказал капитан.

Они вернулись к повороту, где на глинистой почве рядом с оставленными ночью появились новые, свежие отпечатки покрышек.

— Смотрите, одинаковы ли следы? Вот вы проехали в город ночью, вот —

ПЫТАЛСЯ СКРЫТЬСЯ...

теперь. Ночью вы не могли следовать иной дорогой — ее нет, — если, конечно, не делать крюк и не объезжать полем. Но вам и тот путь знаком. Не так ли?

— Я ничего не знаю, — нетвердо говорил шофер.

— А ну, покажите права. Ого, уже второй талон! И три круглых прокола на нем.

Шофер опустил голову.

— Вернемся обратно... Но не этим путем, а так, как вы возвращались ночью... Там, очевидно, уже дожидается тот грузчик, с которым вы ездили. Вряд ли ему есть смысл садиться на одну скамью с вами за соучастие... Угощали его, чтоб молчал?

Отвернувшись, шофер безразлично махнул рукой:

— Не надо больше никуда ездить... Я сам все расскажу.

...Каждый год все новые сотни людей, закончивших различные автошколы, приходят на автотранспорт. Все больше становится у нас и автолюбителей, которым предоставляется право вождения собственных машин. Но еще далеко не все по-настоящему чувствуют ответственность, садясь за руль. К сожалению, бывают и такие шоферы, что иной раз управляют автомобилем в нетрезвом виде.

Максимально обезопасить движение транспорта, уберечь пешеходов от угрозы, которую представляет собой неопытный или недобросовестный водитель, — это государственная задача. Поэтому ни одно преступление на уличном транспорте не должно оставаться безнаказанным.

...В одном переулке столицы зимним вечером автобус сбил человека. Об этом сообщил постовому инспектору ОРУД'а шофер другого автобуса, следовавшего по этому переулку.

Переулок был тихий, малолюдный, свидетелей «наезда» не оказалось. Но старший лейтенант милиции Александр Николаевич Шишкин, которому было поручено расследование, хоть и не очень давний работник ОРУД'а, не напрасно считает себя учеником уже известного нам капитана Жарова.

Вдоль переулочка тянулись здания лишь с одной стороны. Старший лейтенант обошел все квартиры тех четырех домов, из окон которых, на его взгляд, просматривалось место происшествия. Разговаривая с жильцами, он вскоре разыскал одного очевидца. Тот показал, что вечером, подойдя к окну, он увидел, как в свете фар автобуса мелькнула фигура человека с поднятыми руками. Автобус был пуст, без пассажиров, следовательно, возвращался в гараж.

Время, когда все это случилось, точно установить не удалось: гражданин не догадался взглянуть на часы. Но дело усугублялось и тем, что по переулку следовали в свой парк все возвращающиеся из последнего рейса автобусы.

Какой же из них сбил человека?

Не все шоферы, прибыв в парк, тотчас же заходят к диспетчеру, чтобы доложить о себе. Иной перекурит во дворе с дружкой или подкачает спустившийся баллон. Поэтому регистрация прибытия по диспетчерским записям не всегда соответствует истине. Пришлось устанавливать последовательность возвращения автобуса свидетельскими показаниями. По этим данным выходило,



Старший лейтенант милиции
А. Н. Шишкин обследует автомобиль.

что преступление могло быть совершено одним из трех водителей. Третий был тот, кто побежал к постовому ОРУД'а, первые же два заявляли, что не только не сбивали, но даже не видели лежащего на улице человека.

Только одна, третья, машина еще не прошла мойки, а остальные были уже помыты. Однако старший лейтенант велел поочередно ставить на смотровую канаву все три автобуса. Надев комбинезон, восружившись лупой, он стал осматривать каждый сантиметр нижней части машины.

На одной из машин, которую он обследовал в последнюю очередь и которая пришла в гараж второй по счету, Шишкин обнаружил капли крови. Они были на брызговики, под крылом.

Потом старший лейтенант нашел два волоса, прилипшие к боковой части скага.

Когда из лаборатории поступил ответ, старший лейтенант вызвал к себе водителя автобуса. Кровь пострадавшего и кровь, обнаруженная на брызговики, совпадали по группе; найденные волосы были также признаны принадлежащими одному и тому же человеку.

Объективных данных для того, чтобы предъявить обвинение, было доста-

точно, и Народный суд осудил водителя.

Подаявая кассационную жалобу в городской суд, водитель просил снизить ему наказание и... признавался в своей вине, которую он до этого упорно отрицал.

Но не все, сидящие за рулем, совершив даже тяжкое нарушение, поступают подобно тому, как рассказано выше. Водители, в своем подавляющем большинстве, честные советские люди, находят в себе мужество не только признать свою вину, но и во-время сами оказывают помощь жертвам несчастных случаев.

В подтверждение этого подполковник милиции С. В. Голубкин, возглавляющий отделение розыска ОРУД'а, поведал нам немало историй.

...В четвертом часу ночи по переулочку шла «Победа», возвращающаяся в таксомоторный парк. Переулок был совсем безлюден. Возле ворот одного дома стояла полторка. Когда такси проходило мимо, из-за грузовика, откуда ни возьмись, неожиданно выскочил человек. Шофер резко отвернул в сторону, но столкновения избежать не удалось. Закричав, человек упал на асфальт лицом вниз. Это обстоятельство следует подчеркнуть: пострадавший не видел номера такси. В кабине грузовика было пусто. Что стоило бы шоферу таксомотора дать газ и скрыться, тем более, что виновным себя он никак не мог считать?

Но водитель поступил так, как должен поступать каждый шофер. Он уложил пострадавшего в машину и отвез в ближайший пункт неотложной помощи. Врачи пункта оказались на вызовах, а дежурившая медсестра, которую шофер вызвал к подъезду, была в нерешительности. Тогда водитель погнал машину в хирургическую больницу. Слав пострадавшего, он отправился в отделение милиции и сообщил обо всем.

Свидетелей происшествия не было. Кто подтвердит, что водитель не виноват? После того, как шофер дал показания, на указанное им место выехал сотрудник милиции. Грузовая машина все еще продолжала стоять у ворот. В этом доме как раз и проживал пострадавший. Когда он выходил из ворот, шофер его мог и не заметить: их загромождала грузовая машина. Ознакомившись со всеми обстоятельствами и учитывая в высшей мере честное поведение шофера, следователь счел возможным прекратить дело. С его мнением согласилась и прокуратура.

— К сожалению, — заявил в заключение подполковник Голубкин, — среди шоферов встречаются такие, которые преступным отношением к безопасности движения и трусливым поведением после преступления роняют честь советского шофера. Преступник нередко пытается скрыться, но...

Подполковник не закончил фразу: его вызвали по срочному делу.

Новости

НОВЫЙ АНГЛИЙСКИЙ СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

На последних автомобильных выставках в Женеве и в Брюсселе была показана новая модель английского автомобиля «Астон-Мартин», который, по утверждению печати, является главным конкурентом прославленного «Ягуара», если не в мировом автомобильном первенстве, то по крайней мере в розыгрыше английских призов.

На автомобиле установлен шестцилиндровый двигатель с рабочим объемом цилиндров 2922 см³ и степенью сжатия 8,2:1. Двигатель развивает мощность в 142 л. с. и устойчиво работает на малых оборотах (1000 об/мин, что соответствует скорости 35,8 км/час). Максимальный крутящий момент достигается в диапазоне 2000—3000 об/мин, а максимальная скорость (200 км/час) при 5500 об/мин. Привод на ведущие колеса осуществляется через массивное однодисковое сухое сцепление и четырехступенчатую коробку передач.

Подвеска передних колес — торсионная с дополнительными спиральными рессорами и гидравлическим амортизатором двойного действия. Такие же амортизаторы имеются у задних колес, а кроме того, установлен стабилизатор, предотвращающий наклон кузова при движении автомобиля на виражах. Рама автомобиля состоит из сварных труб квадратного сечения.

Новый «Астон-Мартин» уже выступал на международных состязаниях спортивных автомобилей в Себринге (штат Флорида, США), но неудачно (см. стр. 24). Однако из того факта, что управлял им один из известных английских гощиков Стирлинг Мосс, можно сделать вывод, что появление новой модели придаст большое значение. Оправдает ли она возлагающиеся на нее надежды, покажут предстоящие соревнования.

Инж. И. Нелькин.

БРОНИРОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ „САРАЦИН МК-II“

В Англии фирмой «Эльвис» выпускается бронированный автомобиль «Сарацин МК-II». Он представляет собой трехосный бронированный транспортер, сконструированный так, чтобы, приближаясь по проходимости к гусеничной машине, превосходить ее по скорости при движении на дорогах.

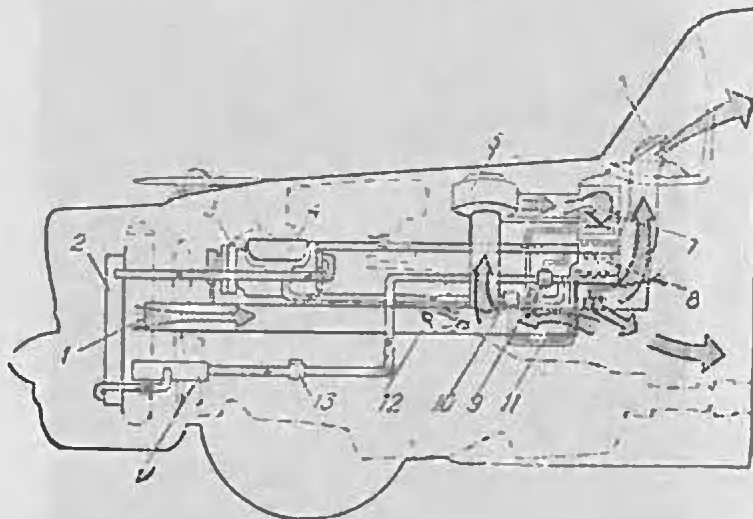
На автомобиле установлен восьмицилиндровый двигатель «Рольс-Ройс» с рабочим объемом цилиндров 5670 см³. Двигатель развивает мощность 170 л. с. при 3750 об/мин и работает на обычном армейском бензине (с октановым числом 80). Он имеет водяное принудительное охлаждение с двумя вентиляторами, позволяющими двигателю работать без перегрева в жарком климате, при малых скоростях движения.



СОВРЕМЕННАЯ УСТАНОВКА В АВТОМОБИЛЕ ДЛЯ ИСКУССТВЕННОГО КЛИМАТА

Автомобильная фирма «Паккард» разработала в результате длительных экспериментов новую установку для кондиционирования воздуха в автомобиле, включающую в себя не только аппаратуру для вентиляции кузова и подогрева воздуха, но и специальный агрегат, обеспечивающий снижение температуры воздуха в случае необходимости.

В этом агрегате используется газ фреон-12, сжимаемый компрессором, который приводится в движение от двигателя через магнитное сцеп-



1 — свежий воздух, 2 — радиатор, 3 — магнитное сцепление, 4 — компрессор для охлаждающего газа, 5 — воздухоподогреватель, 6 — выход воздуха, 7 — теплообменник, 8 — термостат, 9 — клапан избыточного давления, 10 — редукционный клапан, 11 — выход воздуха из кузова, 12 — воздушный канал, 13 — смотровое стекло, 14 — фильтр.

ление. Фреон циркулирует по трубопроводам под капотом и отдает возникающее при его сжатии тепло через специальный радиатор (расположенный перед радиатором водяной системы охлаждения двигателя) в атмосферу. При последующем расширении фреона в редукционном клапане температура его сильно падает, и, попадая в теплообменник, он охлаждает циркулирующий вокруг последнего воздух.

Независимо от температуры наружного воздуха, установка обеспечивает в течение 1,5 минуты нормальную температуру внутри кузова, которую можно регулировать с помощью кнопочного устройства; автоматический контроль температуры осуществляется термостатом. Когда температура воздуха в кузове снижается до заданной величины, магнитное сцепление привода охлаждающего компрессора выключается. Кондиционированный воздух подводится через сетку к внутренней стороне ветрового стекла и в нижнюю часть кузова (на уровне ног водителя).

Новая установка имеет то преимущество, что она полностью размещается под капотом двигателя и, в отличие от всех известных до сих пор конструкций, не занимает места в багажнике, либо в кузове.

(Соб. инф.)

ШИНЫ С МЕТАЛЛИЧЕСКИМ ЗАЩИТНЫМ ЭКРАНОМ

Новый способ увеличения срока службы шин и защиты их от проколов разработан американской фирмой «Раббер компани».

Между протектором и каркасом шины установлен защитный экран в виде двух слоев тонких стальных канатиков. Канатики уложены крест-накрест и образуют мелкую сетку. Проволока, из которой сплетен канатик, имеет толщину человеческого волоса. Для изготовления одной шины, в зависимости от ее размера, требуется от 1,6 до 12,8 км проволоки. Каркас шины изготовлен из обычной хлопчатобумажной кордной ткани.

По заявлению фирмы, металлический экран не только защищает шину от проколов и разрывов, но и снижает ее эксплуатационные температуры на 5—10°C благодаря лучшему отводу тепла к средней части протектора.

Фирма уже приступила к массовому производству таких шин как для грузовых, так и для легковых автомобилей.

Кроме того, для легковых автомобилей выпускается партия цветных шин с металлическим экраном: синие, зеленые и желтые, а также с белыми боковинами или узкой белой полоской.

М. Коростаневский.

МОТОЦИКЛ „ESO-500“

В Чехословакии выпущен новый спортивный мотоцикл «ESO-500» для шоссейных гонок. Он имеет одноцилиндровый четырехтактный двигатель с рабочим объемом 498,56 см³ (диаметр цилиндра — 88 мм, ход поршня — 82 мм).

В качестве топлива для мотоцикла может быть использован метиловый спирт или же бензин (емкость топливного бака — 2,5 литра). В случае применения спирта допускается степень сжатия 14, и двигатель развивает мощность 48,6 л. с. при 7500 об/мин. Применяя бензин с октановым числом 80, необходимо снизить степень сжатия до 8,4 (это предусмотрено конструкцией двигателя), мощность двигателя при этом будет 41 л. с. при 7200 об/мин.

Поршень двигателя изготовлен из легкого алюминиевого сплава АК-4 и имеет хромированные кольца. Система газораспределения — верхнеклапанная со штанговым приводом. Зажигание — от магнето, свечи — высококалорийные с резьбой 14 мм.

На мотоцикле установлена двухступенчатая коробка передач. Привод на заднее колесо осуществляется цепью.

Размер колес несколько больший, чем обычно: переднее 2,75—23, заднее 2,75—22. Покрышки имеют специальный глубокий протектор.

Рама мотоцикла — сварная, из цельнотянутых стальных труб. Амортизация переднего колеса осуществляется за счет деформации резиновых шайб, завулканизированных в шарнирные рычажки передней вилки.

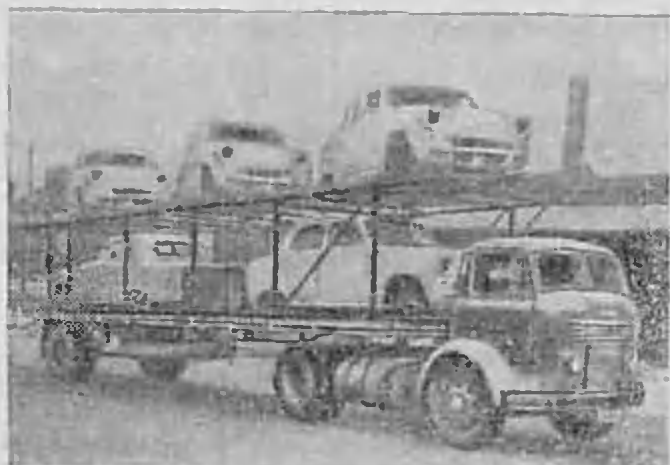
Полный вес мотоцикла — 82 кг.

Е. Гусев,
инженер-механик Ленинградского
автомотоклуба

Инж. А. Еремеев.



В Гамбурге с целью более оперативного использования снегоочистительных автомобилей их оборудуют радиотелефонной связью. Таким образом шоферы поддерживают постоянную связь с диспетчером. Радиообмен ведется на частоте 160 мгц.



Н а снимке показан тягач «Коммер» со специальным полуприцепом, на котором перевозятся одновременно 5 легковых автомобильных кузовов. Длина автопоезда — 13,2 метра. Автопоезд совершает регулярные рейсы между австралийскими городами Мельбурн и Сидней, находящимися на расстоянии 930 км.

АБСОЛЮТНЫЕ РЕКОРДЫ СКОРОСТИ НА СУШЕ, В ВОЗДУХЕ И НА ВОДЕ

После 25-летнего перерыва Англия вновь стала в 1956 году обладательницей всех абсолютных мировых рекордов скорости на суше, на воде и в воздухе.

В связи с этим приводится любопытное сравнение абсолютных мировых рекордов 1931 и 1956 года, дающее яркое представление о прогрессе моторной техники за это время:

Мотоцикл

1931 Джо Райт на мотоцикле «Джеп»	243 км/час
1956 Рассел Райт на мотоцикле «Винцент»	298 км/час

Автомобиль

1931 Малькольм Кэмпбелл на автомобиле «Синия птица»	398 км/час
1956 Джон Кобб на автомобиле «Райлтон»	634 км/час

Моторная лодка

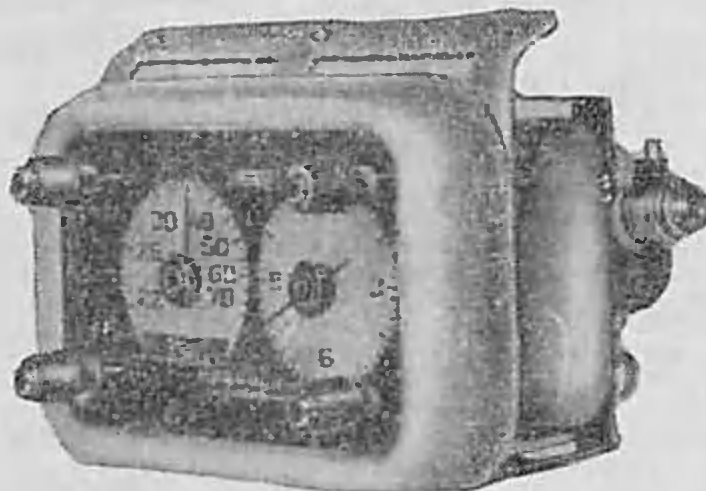
1931 Кафе Дон на лодке «Мисс Англия»	178 км/час
1956 Дональд Кэмпбелл на лодке «Синия птица»	348 км/час

Самолет

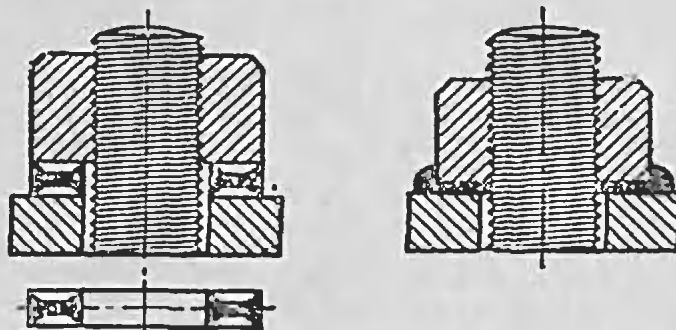
1931 Стейнфорт на гидросамолете «Виккерс»	655 км/час
1956 Лайонел Твисс на реактивном самолете «Ферри-Дельта»	1822 км/час

Этот шведский прибор предназначен для водителей, следующих по маршруту с заданными сроками прохождения промежуточных пунктов. Прибор в любой момент показывает время отставания или опережения относительно графика.

Часы прибора, имеющие 7-суточный завод, оборудованы дополнительной красной стрелкой, которую при выезде совмещают с минутной стрелкой. Если автомобиль движется со скоростью ниже нормальной, красная стрелка отстает от минутной стрелки, а при движении со скоростью выше средней — опережает минутную стрелку.



Акулон — так называется новый материал для законтривания гаек, служащий одновременно для уплотнения. Как показали испытания, акулон отличается высокой устойчивостью против щелочей, масел, жиров, бензина, спирта, ацетона, разбавленных кислот и морской воды. Слева — прокладка из акулона в поперечном разрезе. Справа — та же прокладка после заворачивания гайки.



Для перевозки гоночных автомобилей к месту соревнований фирма «Мерседес-Бенц» применяет специальные автомобили, грузовые платформы которых оборудованы направляющими рельсами (для погрузки и разгрузки), а также приспособлениями для крепления автомобилей на платформе.



Высокая проходимость этого английского пятитонного вездехода обеспечивается не только тем, что обе оси являются ведущими, а общая мощность двух установленных на нем дизельных двигателей достигает 180 л. с. Большую роль играют также оригинальные шины, конструкция которых ясна из рисунка.



Новый автоматически действующий прибор, индивидуальный светофор, способствующий повышению безопасности уличного движения, укрепляется на заднем стекле автомобиля и сигнализирует идущему сзади транспорту об основных действиях водителя. Когда водитель нажимает на педаль тормоза, на приборе загорается красный свет; при снятии ноги водителя с педали акселератора загорается желтый свет; зеленый свет горит почти все время, пока нога водителя находится на педали акселератора.



В демократическом секторе Берлина эксплуатируется экспериментальный троллейбус, состоящий из тягача и двухэтажного полуприцепа. Троллейбус вмещает 115 пассажиров. Кроме тягового электромотора, на тягаче установлены дизельный двигатель и генератор, которые используются для маневрирования троллейбуса в парке или для эксплуатации его в качестве автобуса при отсутствии тока в проводах воздушной линии.

Пассажирский полуприцеп может, разумеется, эксплуатироваться и с обычным тягачом автомобильного типа.



На заводах итальянской автомобильной фирмы «Фиат» началось серийное производство комбинированного автомобиля, предназначенного для перевозки либо шести пассажиров, либо, при необходимости, двух пассажиров и груза весом до 425 кг. Автомобиль создан на базе широко известного малолитражного легкового автомобиля «Фиат-600». Кузов вагонного типа выполнен внутри со складывающимися задними сиденьями, благодаря чему можно быстро получить грузовую площадку размером 1,75 кв. метра. Автомобиль развивает скорость до 90 км/час.

ФОТО
ЭКРАН

12-ЧАСОВЫЕ ГОНКИ В СЕБРИНГЕ

Второй этап розыгрыша мирового первенства для спортивных автомобилей

В Себринге (Флорида, США) состоялись 12-часовые гонки, результаты которых входят в зачет розыгрыша мирового первенства для спортивных автомобилей (так наз. «Кубка конструкторов»). Убедительную победу на этих соревнованиях одержала итальянская команда в составе чемпиона мира 1955 года Хуана Фанхио и Кастелоти, выступавшая на автомобиле «Феррари» с рабочим объемом двигателя 3,4 литра.

Всего в гонках приняло участие 58 автомобилей, из них к финишу пришло только 23. Сначала лидировал Джон Фитц на американском автомобиле «Шевроле», затем вперед вырвался англичанин Гаутори на «Ягуаре», вплотную за ним следовали Стирлинг Мосс (Англия) на автомобиле «Астон-Мартин» и Фанхио на «Феррари». К исходу третьего часа гонки Мосс сошел с дистанции, а Фанхио догнал Гаутори и двигался с ним вровень, то выходя вперед, то уступая лидерство. После заправки топливом (по истечении пятого часа) «Ягуар», который вел уже Титтерингтон, отстал от «Феррари». Но в дальнейшем за руль сел Гаутори, и «Ягуар» вновь выдвинулся на первое место. Ожесточенная борьба между этими двумя автомобилями продолжалась до конца девятого часа, когда из-за неисправности тормозов «Ягуар» вынужден был прекратить гонку.

Победители проехали за 12 часов 191 круга (1623,16 километра), установив, таким образом, новый мировой рекорд в этом виде соревнований. Средняя скорость автомобиля достигала 135,26 км/час. На второе место вышла другая команда фирмы «Феррари» (Муццо и Шелл), прошедшая 192 круга, на третье — американцы Свейкерт и Энслей (на английском автомобиле «Ягуар»).

В классе серийных спортивных автомобилей с рабочим объемом цилиндров двигателя до 1500 см³ полную победу (первые три места) одержали автомобили «Порше» (Западная Германия), оставившие итальянский автомобиль «Мазерати» на четвертом месте. Американские серийные спортивные автомобили «Форд» и «Шевроле» выступали неудачно: например, «Шевроле» занял всего лишь 9-е место, отстав от победителя на 18 кругов.

Интересные международные гонки привлекли более 50.000 зрителей.

Благодаря своей победе в Себринге итальянская фирма «Феррари» значительно выдвинулась вперед в розыгрыше «кубка конструкторов», который, как известно, разыгрывается в семи соревнованиях. После двух соревнований — 1000-километровых гонок в Буэнос-Айресе и 12-часовых гонок в Себринге — фирма «Феррари» набрала 14 очков, «Мазерати» (Италия) — 10 очков, «Ягуар» (Англия) — 4 очка, «Астон-Мартин» (Англия) — 3 очка и «Мерседес-Бенц» и «Порше» (ФРГ) — по 1 очку.

На первой странице обложки: Первый раз за рулем. Курсант Подольского автомотоклуба ДОСААФ, отличник учебы В. Климов, под наблюдением инструктора Ф. И. Щербинина осваивает приемы практического вождения автомобиля. Фото Н. Боброва.

На последней странице обложки: Автомобили «Волга» на испытании. Фото Н. Добровольского.

Редакционная коллегия: Б. И. КУЗНЕЦОВ (главный редактор), А. А. ВИНОГРАДОВ, А. В. ДЕРЮГИН, Ю. А. ДОЛМАТОВСКИЙ, Г. В. ЗИМЕЛЕВ, А. В. КАРЯГИН, Ю. А. КЛЕЙНЕРМАН (зам. главного редактора), В. Д. МАЙБОРОДА, В. В. РОГОЖИН, Н. В. СОКОЛОВ, Н. В. СТРАХОВ, А. Т. ТАРАНОВ

Корректор С. В. Палюх

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1, тел. К 5-52-24. Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 10.5.1956 г. Бум. 60×92/8, 1,75 бум. л. — 3,5 усл. печ. л. 6,7 уч.-изд. л. + 1 вкладка. Подп. к печ. 11.7.1956 Г-21352 Тир. 35 000 экз. Цена номера с приложением 3 руб. Зак. 955

Министерство культуры СССР. Главное Управление полиграфической промышленности
Набрано в 7-й типографии Управления Военного Издательства Министерства Обороны Союза ССР
Отпечатано в 1-й типографии имени С. К. Тимошенко Управления Военного Издательства Министерства Обороны Союза ССР
Обложка и вкладка отпечатаны в 3-й типографии Главполиграфпрома «Красный пролетарий».

ЗАКОНЧИЛИСЬ ШЕСТИДНЕВНЫЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

3 июня закончились продолжавшиеся шесть дней (с 29 мая по 3 июня) многодневные мотоциклетные соревнования.

В соревнованиях приняло участие 58 команд автомотоклубов ДОСААФ, 8 команд заводов, изготовляющих мотоциклы, и 18 команд различных добровольных обществ и педомств.

По своей спортивной классификации состав участников был исключительно высок. Достаточно сказать, что из 288 гонщиков было 3 заслуженных мастера спорта, 42 мастера спорта и 129 перворазрядников.

В результате упорной шестидневной борьбы первенство завоевала 2-я команда Центрального Московского автомотоклуба ДОСААФ, на второе место вышла команда Львовского Дома офицеров и на третье — Рижского автомотоклуба ДОСААФ.

Личную победу одержали в классе до 125 см³ — В. Бойко («Трудовые резервы», Москва); до 350 см³ — Д. Косиков («Динамо», Москва); до 750 см³ — Р. Решетник (Рижский АМК ДОСААФ) и на мотоциклах до 750 см³ с колясками — В. Михайлов и Б. Медведев (Раменский АМК ДОСААФ).

Подробный отчет о соревнованиях см. в следующем номере.

КРОСС НА ПЕРВЕНСТВО ДСО „БУРЕВЕСТИК“

В мае под Москвой состоялись всесоюзные соревнования по автомобильному кроссу на лично-командное первенство ДСО «Буревестник».

К участию в кроссе были допущены серийные грузовые автомобили ГАЗ-51 и ЗИС-150 без конструктивных изменений. Разрешалось лишь иметь приспособления для повышения проходимости и самовытаскивания автомобилей.

На старт 40-километровой дистанции кросса вышли команды московских, ленинградских, ростовских, курских, калининских, ивановских и новгородских автотранспортных хозяйств.

Умело применяя самовытаскиватели, трапы, цепи противоскольжения и другие приспособления, большинство участников успешно вышло на условия соревнования, показав высокое мастерство вождения автомобилей.

В результате острой спортивной борьбы личное первенство в классе автомобилей ГАЗ-51 завоевали шоферы-спортсмены 2-го Московского грузового таксомоторного парка К. Уваров (водитель) и Е. Бологников (механик). Дистанция кросса была пройдена ими за 1 час 14 минут 15 секунд.

В классе автомобилей ЗИС-150 первенствовали шоферы-спортсмены Люберецкой автоколонны Мособлавтоотреста В. Ивлиев и В. Брусков, финишировавшие со временем 1 час 32 минуты.

Д. Фингарет,

судья республиканской категории по автототоспорту.

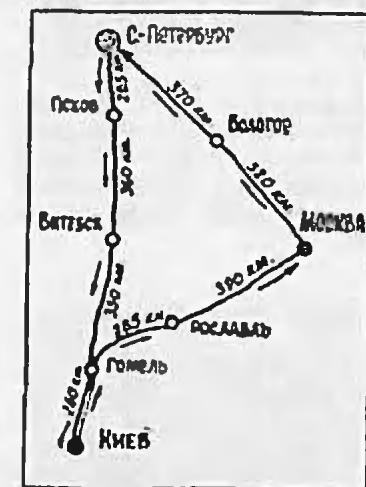


16 июня 1910 г. в Царском селе был дан старт междугороднему многодневному автомобильному пробегу по маршруту: Петербург—Киев—Москва—Петербург. В этом соревновании, организованном Российским автомобильным Обществом совместно с Петербургским, Московским, Киевским и Рижским автоклубами, приняло участие 46 автомобилей. Пробег имел целью испытание автомобилей дорожного типа на прочность.

В соответствии с принятыми правилами к пробегу допускались четырехместные автомобили с двигателями, мощностью от 8 до 28 л. с. Они должны были иметь крылья из твердого материала, два независимых тормоза, глушитель.

На каждом автомобиле по время испытаний находилось не менее трех пассажиров, включая водителя и контролера. Максимальная скорость была ограничена в 70 км (65 верст) в час. За превышение скорости начислялись штрафные очки.

30 июня автогонщики финишировали в Царском селе, пройдя 3000 километров за 12 дней.



30 июня автогонщики финишировали в Царском селе, пройдя 3000 километров за 12 дней.

20 июня 1899 г. в Москве был дан старт первому в России междугородним автомобильным шоссейным гонкам по маршруту Москва—Петербург. В этом соревновании победителем стал Л. Мазин, прошедший расстояние в 650 верст за 26 час. 57 мин. (около 25 верст/час). Он получил первый приз — Большой золотой жетон.

Автомобильные гонщики международного „экстра- класса“

Спортивная комиссия Международной Ассоциации Автомобилистов (ФИА) приняла на своей последней сессии в Монте-Карло решение о введении особой классификации для гонщиков, постоянно и успешно принимающих участие в розыгрыше мирового первенства по гоночным автомобилям и «Кубка конструкторов» по спортивным автомобилям. В Международной «экстра-класс А» включены следующие наиболее известные гонщики: Стирлинг Мосс, Майк Гаутори, Питер Коллиз, Кен Вартон (Англия); Хуан Мануэль Фанхио, Фройлан Гонзалес (Аргентина); Жан Бера, Робер Манзон, Морис Тринтиньян (Франция); Эугенио Кастелоти, д-р Джузеппе Фарина, Луиджи Филорези, Пьетро Таруфи, Луиджи Муццо (Италия); Герман Ланг, Ханс Герман, Карл Клинг (Германия); Эммануэль де Граффеирид (Швейцария); Джон Клас, Поль Фрер (Бельгия) и другие, всего 27 человек.

(Соб. инф.)



ДЕЛОВОЙ РАЗГОВОР

Фотоэтиюд
Галины Санько

