



Апрель 1963



За рулём

Апрель 1963. Год издания 21-й.



В этом номере:

Н. Заглада. К вам мое слово, друзья!	1
Ф. Жмаченко. Разумно, по-хозяйски...	3
Е. Леонтьев. Соревнования — путь к массовости	4
И. Рубцов. Обком ДОСААФ обсуждает статью «Сошедшие с трассы»	5
В. Рогожин. Мотоциклостроению — единую техническую политику	6
В. Селифонов. В пятом году семилетки	8
А. Лазебников. Спасибо, товарищи!	10
И. Скакунов. Инициаторы подводят итоги	11
В. Кривошеев. Кубок ФИМ — наш!	12
Интервью «За рулем»	13
Ю. Подвальный. Что показали заводские кроссы	14
Б. Новик. Так держать!	15
С. Иванович. На старте — мотоциклы ЦКЗБ	16
Н. Поляков. Новые цепи для гоночных мотоциклов	17
О. Гаврилов, В. Зельгер. Необходимое дополнение	18
Г. Аркадьев, Е. Владич. Когда в товарищах согласия нет...	20
Ю. Михайлов. Испытания и подбор свечей к двигателям	22
Читатели советуют	23
С. Сабодак. Специализацию классов — в каждый автомотоклуб	24
М. Мороз. Прокат должен быть рентабельным!	25
Г. Адестов. Фары новой «Волги»	26
В общественной приемной «За рулем»	27
Наглядные пособия своими руками	28
Л. Афанасьев. Новые международные формулы гоночных автомобилей	28
Советуясь с читателями	29
Л. Кинцберг. Для вас, автоделисты	29
М. Гейзлар. «Яву» знают во всем мире	30
Новости зарубежной техники	31
С. Гродзенская. Порядок должен быть!	32

На первой странице обложки: старт соревнований по картингу.

Фото В. Гайлиса

В Вильнюсе подведены итоги V Всесоюзного командного автомобильного ралли, посвященного Дню Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Первое место, набрав минимальное количество очков в скоростных дополнительных состязаниях и пройдя на «нулях» трассу дорожных соревнований, заняли гонщики Каунасского таксопарка. Они завоевали переходящий командный кубок. Обладателем Приза ветеранов, учрежденного журналом «За рулем» для команды, не пропустившей ни одного зимнего ралли, стал коллектив республиканского автомотоклуба Латвийской ССР. Памятный приз для команды, впервые участвующей в ралли и показавшей лучший результат, вручен спортсменам автобазы № 8 г. Вильянди.

На снимке: старт команды 13-го таксопарка Москвы.

Фото мастера спорта В. Егорова



Ногда те, чьи следы останутся на пыльных тропинках далеких планет, оглянутся назад, они обязательно припомнят солнечный ясный день 12 апреля 1961 года. В этот день человек впервые вырвался в космос. Мы гордимся тем, что это был советский гражданин.

— Я решаюсь на этот попет... потому, что я коммунист, что имею за спиной образцы беспримерного героизма моих соотечественников — советских людей, — говорил перед стартом Юрий Алексеевич Гагарин.

Весь мир рукописная герою, рукопискам нашей Родине, Коммунистической партии, которая обеспечила советской науке и технике невиданный расцвет.

Прошло немного времени, и человечество было восхищено попетом советского гражданина Германа Степановича Титова, первым в истории групповым попетом в космос Андрияна Григорьевича Николаева и Павла Романовича Поповича.

Штурм космического пространства продолжается, и в нем ведущее место занимает наша советская держава.

Достижения нашей Родины в освоении космоса открывают путь для осуществления самых дерзновенных мечтаний человечества. Они свидетельствуют о силе и мощи нашего миролюбивого государства, идущего в авангарде прогресса.

На снимке: летчики-космонавты Г. С. Титов, А. Г. Николаев, П. Р. Попович и Ю. А. Гагарин. (Снимок сделан в перерыве торжественного заседания, посвященного 45-й годовщине Советской Армии и Военно-Морского Флота в Кремлевском Дворце съездов.)

Фото С. Баранова



За нашу Советскую Родину!

СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ
СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ

К В А М МОЕ СЛОВО, ДРУЗЬЯ!

Н. Г. ЗАГЛАДА,
Герой Социалистического Труда



Я получаю большое количество писем, иногда по сотне в день, а то и более. Среди них—много от шоферов. Они пишут о своих трудовых успехах, рассказывают о трудностях и о том, как их преодолевают, делятся планами на будущее, просят совета. Я горжусь и радуюсь, что статья «Дорожить честью хлебобоба» взволновала наших людей, нашла в их сердцах горячий отклик. Хочется сказать несколько слов и водителям автомобильного транспорта, сельским механизаторам, от труда которых многое зависит, чтобы сделать нашу жизнь еще богаче и краше.

С большим уважением отношусь я к профессии шофера. Трудная она, беспокойная, временами опасная. Но тот, кто в жизни не боится трудностей, тот не побоится и сесть за руль автомобиля. Армия водителей в нашей стране стала многомиллионной. Многие шоферы с большой добросовестностью трудятся в автохозяйствах, совхозах, колхозах, по многу лет работают без аварий и происшествий.

Вот недавно пригласили меня в Киев на пленум ЦК профсоюза работников связи, рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Настоящие герои труда съехались в нашу украинскую столицу. Встретилась я там с передовыми шоферами — москвичом В. И. Никитиным и куйбышевцем П. Д. Тепляковым. Добрые это хлопцы. Порфирий Данилович водит тяжелый автопоезд. И как водит! Семилетнее задание по перевозке грузов он выполнил за три года и четыре месяца. Теперь Тепляков трудится в счет новой семилетки. Порадовал страну большими трудовыми успехами и шофер Валентин Иванович Никитин. Я познакомилась с его статьей «Труд и честь — неразрывны», напечатанной в журнале «За рулем» как отклик на мое выступление в печати о чести хлебобоба.

На снимке: Н. Г. Заглада среди своих еемляков — будущих шоферов — в Житомирском автомотоклубе ДОСААФ. Слева направо: Николай Громов, Василий Тищенко, Надежда Григорьевна Заглада, Николай Лысак.

Фото В. Бровко

Еще раз хочу сказать: добрые хлопцы! И дела у них хорошие, и мысли верные.

А разве они одни? У нас таких тысячи, десятки тысяч. На каждом предприятии, в любом автохозяйстве, совхозе, колхозе имеются водители, чей труд вызывает восхищение, гордость, желание подражать. По таким людям, которые любят свою профессию, берегут свою рабочую, шоферскую честь, уважают труд, и надо равняться всем шоферам.

На мою долю выпала нелегкая жизнь. Родилась в семье батраков. Восьми лет отдали меня в няньки. Когда подросла, стала работать в хозяйстве владельца пивного завода Вебера, потом у станишевского попа. После смерти отца увезли меня в Житомир в служанки к барону Шодуару. Гнула спину за шесть рублей в год, да и те барон платил так: даст половинку, а потом из другой половины еще половинку... Сбежала от барона. А куда денешься? Всюду нужда. Попала к кулаку Иргелю. И у него было не легче...

Не знаю, как бы сложилась дальше жизнь, если бы не Советская власть. Ей, родной, обязаны мы тем, что хозяевами земли стали, силу обрели. На своей земле и трудиться народ стал иначе, с душой, по-хозяйски. И это понятно. Не на барина, не на помещика-миродея стали работать люди, а для себя, для своей матери Родины.

Правда, и сейчас не о каждом таком скажешь. Некоторым еще вот этого советского, хозяйственного подхода к делу, к своей работе, чего греха таить, недостает.

Я уж буду о шоферах речь вести. Мы с ними на полях, можно сказать, бок о бок трудимся, друг друга хорошо знаем. Мне часто приходится ездить то на грузовиках, то на автобусах или легковых автомобилях. И вот что я скажу: вроде бы шофер — всюду шофер. А присмотришься поближе, видишь: у одного машина чистенькая, в кабине порядок, сам он опрятный, побритый, подтянутый, а у другого совсем не то: и снаружи и внутри машина в грязи — пыль, копоть; на ходу все трещит, гремит, хоть уши затыкай. Едешь с таким водителем и стыд за него пробирает. Один каждую свободную минутку машине отдает. Ну и она ему добром платит, никогда не подводит. А другой — на боку пролежит, вместо того чтобы механизмы проверить. За любой машиной глаз да глаз нужен.

Всякое повидала я на своем веку. Было время, в сельском хозяйстве и механизации никакой не было. Все вручную. А сейчас? Сколько тракторов, автомобилей, комбайнов дает нам страна!

Прошлой осенью довелось мне побывать на Кировском заводе в Ленинграде. Какие замечательные машины делают на нем! Встретилась там со знатым фрезеровщиком Изаном Давыдовичем Леоновым, другими тружениками завода. Очень меня порадовали их успехи. Золотые руки у кировских рабочих. Поглядела, как у любого станка идет борьба за экономию каждой секунды. А ведь из них складываются часы, дни, месяцы. Вот Иван Давыдович Леонов уже выполнил с начала семилетки одиннадцать годовых норм!

Кировский завод переводится сейчас на производство тракторов мощностью в 220 лошадиных сил. Сильная машина! Помните, как о ней говорил на ноябрьском Пленуме ЦК КПСС Н. С. Хрущев: «Это будет наиболее мощный и самый современный трактор. Как говорят, разгуляться такому трактору у нас есть где — в бескрайних степях Сибири, Казахстана, Поволжья, Северного Кавказа, юга Украины».

Показывали мне этот трактор. Посмотрела я и не выдержала, воскликнула: «Как можно скорее давайте машину на поля. Ждут ее хлеборобы!» Кировцы-то, уверена, не задержат.

А вот кому мы доверим эти и другие новые машины? В умелые, надежные, и еще раз скажу, в хозяйские руки должна попасть вся эта техника!

Уж коль идет у нас разговор о шоферской профессии, хочется пожелать, чтобы люди, сидящие за рулем, в совершенстве знали технику, умело ею управляли. Окончить курсы — не тяжелое дело, а вот освоить машину в процессе работы, знать ее повадки — для этого потребуется много труда, энергии, желания. А когда человек хорошо освоил технику, у него и работа спорится, и нормы он перевыполняет, и заработок у него высокий.

Столько сейчас разнообразных машин в нашем хозяйстве, что владеть одной специальностью уже недостаточно, надо осваивать смежные профессии: водишь автомобиль — и научись управлять комбайном, если ты тракторист — уметь наладить транспортер для подачи кормов. Надо, чтобы за это дело горячо взялась молодежь. Ведь в такое время мы живем — без знания техники, без умения хорошо ее использовать, нам не взять тех больших рубежей, которые намечили партия и народ в сельском хозяйстве и во всей нашей жизни.

В прошлую осень и нынешнюю зиму мне пришлось много ездить по Житомирщине, по всей Украине, да и не только

по Украине... Я выступала в полеводческих бригадах и на животноводческих фермах колхозов, на крупных заводах и среди школьников, перед курсантами автомотоклубов и шоферами автохозяйств. Повсюду я видела стремление людей, особенно молодежи, к изучению техники. Надо поддерживать это стремление, создавать условия для учебы, использовать опыт передовых механизаторов колхозов и совхозов.

Хочется особо сказать о водителях общественного транспорта. Они имеют дело с людьми, с их обслуживанием. Тут большая культура нужна, уважение к человеку. Кому приятно, когда, например, за рулем автобуса сидит грубиян?

Помню такой случай. Нужно было мне срочно из Коростеня в Житомир выехать. Подхожу к автобусу.

— Мест нет, бабка, завтра поедешь, — заявляет шофер.

— Да мне, сынок, ждать-то никак нельзя до завтра, — объясняю ему.

А он как закричит: «Это тебе-то нельзя ждать? Замуж, что ли, торопишься?» И понес и понес.

Люди стали возмущаться, зашикали на шофера. Мне место уступают, а он стоит на своем: не повезу и только.

Тут кто-то возьми да скажи:

— Бессовестный, да ведь это Заглада!

Вижу: изменился в лице парень. Голос у него елеинный стал, лицо расплылось в услужливую улыбку:

— Извините, не признал-де вас...

Уж какие он вежливые слова и подбирает и какие только места в машине не предлагал... Нашлось и место и хорошие слова.

А я смотрела на этого человека и думала:

«Как же в тебе уживаются этакое пренебрежение к «обыкновенным смертным» и угодничество перед авторитетами?»

Людей, их труд, их время надо ценить и уважать независимо от чинов и рангов.

Угодничество, подхалимство перед одними, пренебрежительное отношение к другим — это отрывки прошлого. Это не наша, не советская, не коммунистическая мораль.

В Программе КПСС записаны правильные, мудрые слова об уважении друг к другу, о помощи, взаимовыручке, о том, что каждый советский человек твой товарищ и брат. А все ли мы помним об этом? Ведь и в нашей шоферской среде находятся такие люди, которые думают только о себе, о своем благополучии, только о своих личных интересах. Иногда видишь: стоит на обочине автомобиль — поломка или неисправность какая в дороге случилась. «Голосует» шофер час-другой... Мелькают мимо него машины за машиной и никому из проезжающих в голову не придет мысль остановиться, выручить товарища из беды. Знаю, что не часты такие случаи. Но и с единичными фактами подобного рода нельзя мириться.

Мы великой поступью идем к коммунизму. И надо относиться к общественному труду, к себе, к окружающим тебя людям с одной меркой: все ли мы сделали, чтобы ускорить строительство светлого коммунистического здания?

На Украине и в других районах нашей страны наступили теплые весенние дни, ярко светит солнце. На полях колхозов и совхозов вышли уже сотни тысяч машин, механизаторы ведут битву за новый урожай. Большая, трудная это будет весна, большие задачи поставлены нашей партией и правительством перед сельским хозяйством. Мы справимся с ними успешно, если все свои знания, всю свою энергию, честь свою и совесть отдадим одному: делу строительства коммунистического общества!

ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

МЕДЛИТЬ НЕЛЬЗЯ!

С интересом мы прочитали в журнале «За рулем» статью «Одессе нужен мототрек» и комментарий редакции «Только ли Одессе?». Все, что там сказано о строительстве мототреков, вполне можно отнести и к нашему Нижнему Тагилу. В городе металлургов, бурно строящемся, нет не только мототрека, но и простейшей гравевой дорожки.

В январе этого года у нас проходили четвертьфинальные соревнования первенства Российской Федерации в гонках по ледяной дорожке (350 см²). В них принимали участие сильнейшие гонщики

страны Е. Константинов, Ф. Шаймуров и другие. Впервые нам выпало счастье выезжать на дорожку к прославленным мастерам. И как же приятно было слышать от них, что таких соперников, как нижнетагильцы, они редко встречали. Евгений Константинов так и сказал: «Молодцы, ребята! Вам нужны хорошие машины, и вы станете отличными мастерами».

Но где же взять средства на приобретение специальных машин? Ответ на этот вопрос дает журнал: гравевая дорожка — вот источник. Мототрейкер может оккупить затраты на мотоспорт, и двигать его вперед.

Сейчас в городе строится новый стадион. Хозяева его — рабочие треста «Та-

гилстрой». Он так и называется «Строитель». Теперь самое время делать гравевую дорожку. Для этого нужно обратиться в стройтрест и его общественные организации, в городской Совет депутатов трудящихся с тем, чтобы новое спортивное сооружение было приспособлено для состязаний мотогощников. Сделать это должны руководители областной организации ДОСААФ и автомотоклуба. Но они, непонятно почему, медлят, хотя от их усилий будет зависеть — появится ли в городе гравевая дорожка или нет.

В. БРОННИКОВ, В. ПРОТАСОВ,
Н. ПОПОВ, В. АНЧУТИН, А. МУ-
РАШЕВ, А. ШАМИН, всего 27
подписей.

РАЗУМНО, ПО-ХОЗЯЙСКИ...

ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДГОТОВКЕ И СПОРТУ — ПРОЧНУЮ МАТЕРИАЛЬНУЮ БАЗУ

В ряде областных и районных центров Украины можно увидеть новые каменные здания с вывесками у входа: «Дом технической учебы», «Автомотоклуб», «Самодетельный спортивно-технический клуб». Год назад выросло белое трехэтажное здание с большими светлыми окнами и на одной из центральных улиц Чернигова. Оживлению внутри здания в дневное время, да и вечерами подолгу в окнах не гаснет свет. Это Дом технической учебы областного комитета ДОСААФ. Здесь разместились автототоклуб, радиоклуб и другие учебные организации. Для подготовки шоферов, мотоциклистов отведены весь первый этаж и полуподвальное помещение, оборудованы специализированные классы, места для разборочно-сборочных работ, цех горячих регулировок, мастерская, аккумуляторная и многое другое.

Материально-техническая база учебных организаций Чернигова постоянно пополняется. Здесь построен гараж на 47 автомобилей, оборудованы автомастерские, пункт заправки ГСМ, эстакада для мойки машин. Досаафовцы Чернигова теперь имеют базу, где можно развернуть учебную и спортивную работу. А ведь техника и все хозяйство учебных организаций еще недавно размещались в подвалах жилых зданий, автототоклуб ютился в полуразрушенном помещении бывшего госпиталя, построенного чуть ли не в донетровские времена.

— Положение критическое, — жаловались руководители областного и городского комитетов.

Немногим лучше было положение и в некоторых других комитетах Общества. Трудности с размещением материальной базы до известного времени были понятны: многие города и села Украины подверглись разрушению во время гитлеровского истребления. Надо было в первую очередь строить и восстанавливать жилье, промышленные предприятия. Да и комитеты ДОСААФ мало заботились о создании материальной базы. Еще не так давно отставали в этом деле Донецкая, Черкасская, Хмельницкая, Херсонская организации Общества. После того как укрепилась материальная база, выросли кадры актива, эти областные организации выдвинулись в число передовых.

Президиум республиканского комитета ДОСААФ Украины несколько лет тому назад, посоветовавшись с активом, решил основные средства, получаемые от членских взносов, направлять на капитальное строительство, укрепление учебной и спортивной базы. Многие областные организации начали вкладывать средства в строительство. По согласованию с местными партийными, советскими и хозяйственными органами они стали строить Дома технической учебы, помещения для автототоклубов, мастерских, гаражей, восстанавливать старые помещения. Создано уже немало настоящих центров подготовки кадров, учебно-методической, воспитательной, военно-пропагандистской и спортивной работы.

Я твердо убежден: такие очаги, такие

Ф. Ф. ЖМАЧЕНКО,
Герой Советского Союза,
председатель республиканского
комитета ДОСААФ Украины

центры, где бы концентрировались учебная, воспитательная, спортивная жизнь комитетов нашего Общества, необходимы.

Дома технической учебы, кроме Чернигова, построены в Ужгороде, Киеве, Ялте, Донецке. В ближайшее время завершается строительство таких опорных пунктов в Харькове, Хмельницком, Виннице, Херсоне. Начали их строить в Луганске, Житомире и Черкассах. Приступают к строительству почти все областные организации.

Одновременно мы намерены построить комбинаты меньшего масштаба во всех районных центрах. И они уже строятся. Их в республике насчитываются сейчас десятки. Да и средств с каждым годом на строительство мы можем расходовать больше. Почему? Ответ прост: план по членским взносам перевыполняется, больше получаем доходов по хозрасчету.

Там, где созданы хорошие условия для учебной, спортивной работы, где техника размещена в просторных, хорошо оборудованных помещениях, где ее берегут, там ощутимы успехи подготовки технических кадров.

Это можно проследить на результатах работы многих наших автототоклубов. Такие клубы, как Киевский, Ужгородский, Ивано-Франковский, Черниговский, Одесский, Смелянский, Уманский и многие другие, стали подлинно образцовыми. В них методическая работа ведется по продуманному плану, преподаватели систематически обмениваются опытом, оказывают помощь хозрасчетным курсам при первичных организациях, проводят различные сборы, инструктажи, показательные занятия.

Дома технической учебы становятся все более популярными среди населения. Сюда идет молодежь, чтобы получить техническую специальность, здесь готовятся кадры общественных инструкторов, спортивных судей, тренеров. В Дома технической учебы приходят и преподаватели курсов, школ, председатели первичных организаций, чтобы научиться тому, как правильно оборудовать тот или иной учебный класс, изготовить и разместить плакаты, макеты, отдельные агрегаты и узлы машин. Здесь часто бывают школьники — они знакомятся с техникой, конструируют автомодели.

В 1962 году комитеты ДОСААФ республики подготовили для народного хозяйства десятки тысяч шоферов, мотоциклистов, трактористов и комбайнеров. Пожалуй, на Украине нет такого автототоклуба, колхоза, совхоза, где бы за рулем автомобиля, трактора, у штурвала комбайна не сидел выпускник курсов ДОСААФ. И надо сказать, что при всех имеющихся еще недостатках качество обучения технических кадров значительно повысилось. В прошлом году общий

балл экзаменационных оценок при выпуске шоферов-профессионалов был значительно выше, чем в предыдущие годы. Меньше нареканий мы стали получать и от сотрудников госавтоинспекции.

Капитальным строительством, которое широко развернулось на Украине, достигается еще одна очень важная цель — развивается самостоятельность, расширяются общественные инициативы. В республике создано 702 самостоятельных спортивно-технических клубов, из них 116 — после V Всесоюзного съезда ДОСААФ.

Многие самостоятельные клубы хорошо организовали хозрасчетную подготовку механизаторов для села. Так, в Кировском районе Крымской области колхозы полностью обеспечены кадрами механизаторов, подготовленных хозрасчетными курсами. На полях колхозов этого района трудятся свыше тысячи шоферов, трактористов, комбайнеров, окончивших курсы при первичных организациях ДОСААФ. На курсах при Золотушковском самостоятельном клубе подготовлено в прошлом году 400 специалистов.

Члены патристического Общества наглядно убеждаются а том, что те небольшие суммы, которые они платят в виде членских взносов, идут в дело. На эти деньги строятся дома, учебные центры, приобретается учебная и спортивная техника. Это привлекает новые тысячи и десятки тысяч трудящихся в ряды ДОСААФ. Сейчас в республике значительная часть населения состоит в Обществе, а в таких областях, как Херсонская, Черновицкая, Харьковская, членством охвачено 65—70 процентов населения.

За счет экономии средств, получаемых от членских взносов и за подготовку кадров на принципах хозрасчета, мы намерены и дальше расширять капитальное строительство, пополнять и обновлять материально-техническую базу учебных организаций.

Этим занимаются не только комитеты ДОСААФ Украины, но и других республик. Поэтому мне хотелось бы поставить на обсуждение ряд вопросов, приобретающих жизненное значение. Например, следовало бы подумать о создании типовых проектов зданий для оборонно-массовой работы. По крайней мере, надо иметь хотя бы два типовых проекта: один для строительства Дома технической учебы в областном центре, другой — в районном или в пределах территории областного колхозно-совхозного управления. К созданию проектов надо привлечь не только архитекторов, но и специалистов, занятых организацией учебной и спортивной работы в комитетах ДОСААФ. Это позволит выработать такие проекты, в которых будет предусмотрен максимум удобств для размещения техники, оборудования, соответствующих учебных классов, проведения спортивных, военно-пропагандистских и других мероприятий. Создание типовых проектов значительно удешевит капитальное строительство и поможет заглянуть в будущее. Ведь здания строятся на многие годы.

Качество подготовки технических кадров для народного хозяйства и обороны страны находится в прямой зависимости от наличия и качества учебной техники, механизмов, агрегатов и других учебных пособий. К сожалению, многие учебные организации ДОСААФ поставлены в весьма трудное положение. Автомобилисты, например, вынуждены изучать агрегаты и механизмы старых образцов машин, которые уже сняты с эксплуатации. По выпускаемым новым моделям автомобилей нет даже плакатов, не говоря уже об узлах и деталях новой техники в разрезе.

Следовательно, огромный размах подготовки населения техническим специальностям действительно требует перестройки дела снабжения учебными пособиями. По-видимому, Центральный комитет ДОСААФ совместно с министерствами автомобильного транспорта и шоссейных дорог республик, Комитетом профтехобразования при Совете Министров СССР должен выработать единую политику снабжения, полностью удовлетворяющую запросы учебных организаций страны.

Необходимо проявить максимум заботы о сохранении, сбережении учебной и спортивной техники. Для этого нужно постоянно проводить большую воспитательную работу среди спортсменов. Спортсмен не только тот, кто искусно водит мотоцикл или автомобиль, а тот, кто, умело используя эту технику, любит и бережет ее.

Прочная материально-техническая база позволит еще шире развернуть все виды военно-прикладного спорта, вовлечь в него новые миллионы юношей и девушек. За последние годы на Украине технические виды спорта завоевали большую популярность среди молодежи.

На Украине насчитываются сотни мастеров мотоциклетного, автомобильного и других технических видов спорта. Среди них заслуженный мастер спорта Э. Лорент, мастера спорта А. Аргентов, И. Григорьев, Л. Братковский, Н. Евдошук, А. Баников, И. Казаков и другие. Только в 1962 году комитеты Общества подготовили многие тысячи мотоциклистов-разрядников.

И все же автомобильный и мотоциклетный спорт еще не стал по-настояще-

му массовым. Думается, что, создавая центры учебной и спортивной работы, мы расширим подготовку спортивных судей, инструкторов, тренеров. А их пока готовится крайне мало. В результате мотоциклетная техника используется плохо. В некоторых областях Украины спортсменов-разрядников можно пересчитать буквально по пальцам. Так, за весь 1962 год в Черновицкой области подготовлено... шесть разрядников.

Спортивным федерациям и секциям надо смелее привлекать к участию в массовых соревнованиях мотоциклистов-любителей, имеющих собственные мотоциклы. Я не раз бывал у наших друзей в Чехословакии. Там это дело поставлено образцово. В выходные, праздничные дни тысячи мотоциклистов на собственных машинах устраивают гонки, борются за первенство, за честь кооператива, района, города. Соревнуются старые и молодые, мужчины и женщины.

Опыт друзей нам надо перенять. На Украине сотни тысяч людей имеют собственные мотоциклы. А многие ли из них принимают участие в соревнованиях? Мы подсчитали: только 0,1—0,5 процента. Приехал я как-то летом в один из крупных колхозов Днепропетровской области. Председатель первичной организации ДОСААФ колхоза сообщил о только что проведенных мотоциклетных соревнованиях. Спрашиваю:

— Сколько людей участвовало в гонках?

— Шесть.

— А сколько мотоциклов у колхозников?

— Шестьсот...

К этому грустному диалогу комментарию, полагаю, излишни.

Если бы мы привлекли только десять

процентов мотоциклистов, имеющих собственные машины, в городах и селах Украины участвовали бы в соревнованиях десятки тысяч человек! Пока что этого нет из-за непереворотливости, безынициативности многих комитетов ДОСААФ, руководителей секций и федераций автоспорта. Еще хуже дело обстоит с привлечением к соревнованиям владельцев личных автомобилей.

Говорят, что обладатели собственных мотоциклов и автомобилей неохотно принимают участие в соревнованиях: побаиваются, как бы не разбить машину. Что же, эти опасения, пожалуй, небезосновательны. Существующие программы спортивных встреч действительно рассчитаны, главным образом, на хорошо подготовленных мотоциклистов, вступать в единоборство с которыми вряд ли решатся начинающие спортсмены.

А почему бы федерациям, секциям не разработать облегченную программу и условия соревнований, которые не отпугивали бы, а привлекали любителей? Сделать это можно без особого труда и затрат; надо только приложить больше старания, проявить инициативу, учесть местные условия. Облегченные программы необходимо широко пропагандировать, знакомить с ними заводскую, сельскую молодежь. Надо улучшить наглядную агитацию за спорт, поощрять и популяризировать активистов, победителей соревнований и встреч. Это позволит привлечь к техническим видам спорта новые отряды молодежи.

Наконец, необходимо проявить больше хозяйской заботы о сохранении и сбережении дорогостоящей спортивной техники. Среди мотоциклистов встречаются люди недисциплинированные, бесхозяйственные. Надо так воспитывать спортсменов, чтобы каждый из них боялся за машину, берег ее.

Недавно республиканский комитет ДОСААФ Украины на очередном пленуме подвел итоги учебно-спортивной работы за год, подверг критике многие недостатки, наметил пути их устранения. У нас есть все возможности к тому, чтобы учебную работу, технические виды спорта поднять на уровень тех требований, которые указаны в приветствии ЦК КПСС V Всесоюзному съезду ДОСААФ.



Геннадий Цуканов готовит мотоцикл к соревнованиям.

Фото А. Канашевича

Оба эти соревнования были проведены при деятельном участии республиканского автоспортивного клуба. Активисты этого клуба после починки витебцев стали значительно больше организовывать таких соревнований. Встречи мотоциклистов состоялись также в Витебске, Бобруйске, Барановичах и в других городах. Они способствовали популяризации мотоцикла.

Успешно были проведены и шоссейно-кольцевые автомобильные гонки под Минском, в которых приняли участие представители многих городов республики, а также Москвы, Ленинграда, Латвии.

Организуя соревнования, республиканский клуб направляет в города области не только свои команды спортсменов, но и помогает подготовить трассу. О каждом соревновании широко извещают афиши, радио и телевидение. Все это дает хорошие результаты. Каждое соревнование проходит на принципе самооплачиваемости, без убытков, дает возможность увеличивать спортивный фонд, средства от которого затем идут на приобретение техники.

Благодаря тому, что республиканский клуб часто проводит соревнования, неуклонно растет число спортсменов-разрядников. За прошлый год было воспитано более 120 разрядников по авто- и мотоспорту, 20 разрядников по автоспорту. подготовлено 20 общественных судей.

Забота о массовости спорта проявляется и в том, что по инициативе совета автоспортивного клуба все окончившие курсы шоферов также сдают и разрядные нормы по спорту. Для этого здесь проводятся соревнования по фигурному вождению.

Е. ЛЕОНТЬЕВ.

г. Минск.

СОРЕВНОВАНИЯ — ПУТЬ К МАССОВОСТИ

Два дня в Минске продолжались мотогонки по льду на первенство Белоруссии. Многочисленные зрители, заполнившие трибуны стадиона, с интересом наблюдали борьбу лучших гонщиков республики. В результате звание чемпиона БССР в классе 350 см³ на 1963 год завоевал работник одного из заводов перворазрядник Геннадий Цуканов. В пяти заездах он набрал максимальное количество очков — 15.

Это был не единственный успех молодого гонщика. Через некоторое время Геннадий стартовал в других соревнованиях и также был впереди. На этот раз в Орше он принимал участие в мотогонках на приз отважного белорусского партизана Константина Заслонова. Эти соревнования были проведены обкомом ДОСААФ и профсоюзной организацией депо имени Заслонова. Вместе с перворазрядником Валерием Михалевичем Цуканов занял первое место в гонках мотоциклов с колясками.

ОБКОМ ДОСААФ ОБСУЖДАЕТ СТАТЬЮ „СОШЕДШИЕ С ТРАССЫ“

Президиум Днепропетровского областного комитета ДОСААФ, обсудив статью «Сошедшие с трассы» (1962 г.), напечатанную в № 12 «За рулем», отметил, что журнал правильно критикует серьезные недостатки в работе обкома по руководству автоспортом.

Днепропетровский, Днепродзержинский и Криворожский автоспортивные клубы не стали подлинными центрами подготовки спортивных кадров в области, а их начальники тт. Гавриленко, Павлюченко и Рыбак беззаботно относились к развитию автоспорта, в результате чего советы клубов и их спортивные секции работали плохо, широкого актива создано не было. Автоспортивные клубы совершенно неудовлетворительно занимались подготовкой спортсменов-разрядников, а также кадров общественных инструкторов и судей.

В 1962 году Днепропетровский автоспортивный клуб, имеющий платного тренера, подготовил всего лишь 2 спортсмена второго разряда и 9 — третьего. Это во многом объясняется порочным стилем работы тренера тов. Мушуткова, его безынициативностью, неумением привлечь общественный актив и молодежь. Автосекция клуба работает плохо, внутрисекционные соревнования не проводятся.

Из-за отсутствия повседневного руководства и низкой требовательности заместителя председателя обкома ДОСААФ Г. Носаченко (ответственного за спортивную работу) областная секция автоспорта была плохо связана с райкомами, горкомами и крупными первичными организациями ДОСААФ; на заседаниях ее президиума обсуждались только вопросы, относящиеся к проведению кроссов.

Председатель секции Б. Троцкий и его заместитель И. Золотарев мало проявляли инициативы и настойчивости в улучшении деятельности секции, слабо опирались на актив и строили свою работу в отрыве от городских, районных комитетов и первичных организаций ДОСААФ.

Президиум обкома ДОСААФ обратил внимание председателя областной автосекции Б. Троцкого и его заместителя И. Золотарева на крупные недостатки в руководстве секцией и потребовал в течение двух месяцев добиться их устранения.

Руководителям автоспорта в области тт. Носаченко, Троцкий, Золотарев, Моргунову предложено пересмотреть план спортивных мероприятий на текущий год, предусмотрев в нем не только мотокроссы, но и другие виды соревнований. В частности, систематически должны проводиться городские и районные состязания автомобилистов и мотоциклистов.

Президиум решил провести расширен-

ное заседание автосекции с участием спортсменов, общественных тренеров и судей для обсуждения итогов работы секции в 1962 году и задач по развитию автоспорта в области.

Президиум обкома указал начальникам клубов тт. Гавриленко, Павлюченко и Рыбаку на недопустимость пренебрежительного отношения к автоспорту и потребовал от них немедленно устранить имеющиеся недостатки. Тренеру Днепропетровского автоспортивного клуба тов. Мушуткову предложено резко улучшить работу по подготовке спортсменов.

Председатели городских и районных комитетов ДОСААФ обязаны создать городские и районные автосекции и укрепить существующие; на ближайших заседаниях президиумов обсудить меры по улучшению и дальнейшему развитию автоспорта в городе (районе); провести расширенные заседания секций с участием автоспортсменов.

В принятом президиумом постановлении указано, что во всех автоспортивных клубах должны быть проведены собрания членов клуба с отчетными докладами советов клубов и всесторонним обсуждением мер по резкому улучшению спортивно-массовой работы и вовлечению в автоспорт молодежи.

«КОГДА ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПРИНЯТЫ»

Под таким заголовком в № 10 журнала «За рулем» за 1962 год была опубликована статья нашего специального корреспондента А. Грибанова. В статье говорилось о некоторых упущениях в работе Калининского автоспортивного клуба, включившегося в соревнование за развитие массового автомобильного и мотоциклетного спорта.

Как сообщил редакции председатель совета автоспортивного клуба тов. Степанов, корреспонденция обсуждалась на заседании совета клуба, критические замечания, содержащиеся в ней, признаны правильными.

Для того чтобы устранить имеющиеся недостатки и мобилизовать общественность на выполнение решений V съезда ДОСААФ, совет клуба наметил мероприятия по улучшению спортивной работы.

Подведение итогов, проводившееся в январе, показало, что в результате этих мероприятий обязательство, принятое калининцами, в основном выполнены. Более активно в мотосекции клуба и первичных организациях работают тренеры-общественники. Подготовлено 26 спортсменов второго разряда, 113 третьих и 2 юных разрядника. 30 человек

Начальникам автоспортивных клубов предложено: к маю этого года добиться создания трех-четырех постоянно действующих мотоциклетных команд и одной команды автомобилистов;

организовать при клубах подготовку и повышение квалификации общественных инструкторов, тренеров и спортивных судей для клубов и первичных организаций ДОСААФ с таким расчетом, чтобы каждый клуб имел 5—7 общественных инструкторов, 3—4 общественных тренера и не менее 15—20 судей по автоспорту;

систематически проводить внутриклубные соревнования, кроссы, дальние пробеги, соревнования по фигурному вождению автомобилей и мотоциклов, широко привлекая к ним владельцев личных машин;

оборудовать мотоклассы для подготовки мотоциклистов и повышения знаний спортсменов-разрядников, а также оборудовать места для технического обслуживания и ремонта мотоциклов.

Председатели городских и районных комитетов, начальники автоспортивных клубов обязаны завести в каждом райкоме, горкоме, автоспортивном клубе, первичной организации персональный учет спортсменов-разрядников, тренеров, судей, общественных инструкторов, а также вести учет (таблицу) рекордных достижений.

Городским и районным комитетам ДОСААФ предложено определить первичные организации, в которых будет культивироваться мотоспорт и добиться, чтобы в них были одна-две постоянно действующие команды по автоспорту, два-три общественных тренера и необходимое количество судей. В каждом районе и городе должно ежегодно проходить не менее трех-четырех соревнований по автоспорту и другие массовые мероприятия.

И. РУБЦОВ,
председатель Днепропетровского
областного комитета ДОСААФ.

получили судейские категории по автоспорту. Проведены соревнования по фигурному вождению мотоциклов, мотокроссы, а также ралли и другие соревнования. Оказана помощь райкомам ДОСААФ городов Осташково, Кувшиново и Нелидово в организации мотокроссов.

Создана секция автомобильного спорта, которая объединяет 25 спортсменов первого и второго разрядов. Секция обсудила план работы на 1963 год и наметила мероприятия по вовлечению владельцев автомобилей в соревнования и агитпробеги по районам области.

Калининский автоспортивный клуб сделал много, но пробелы в его работе все еще есть. По-прежнему нуждается в укреплении материальной базы, на повестке дня остается вопрос о повышении теоретической подготовки спортсменов и упорядочении тренировочного процесса. Не случайно клуб не выполнил обязательства по подготовке спортсменов первого разряда. К сожалению, калининцы не сообщили о том, что сделано ими в этом направлении.

Ничего не сообщается в письме тов. Степанова и о решении проблемы самообразования.

МОТОЦИКЛОСТРОЕНИЮ—ЕДИНУЮ ТЕХНИЧЕСКУЮ ПОЛИТИКУ

В. РОГОЖИН,
главный конструктор Центрального конструкторско-
экспериментального бюро мотоцикlostроения

Осуществляя в соответствии с решениями ноябрьского Пленума ЦК КПСС перестройку руководства народным хозяйством, наша партия постоянно подчеркивает, что главным направлением в промышленности и строительстве является технический прогресс. Только на основе технического прогресса можно успешно решить задачу создания материально-технической базы коммунизма.

За последние годы работники мотоциклетной промышленности улучшили конструкцию и эксплуатационные свойства выпускаемых моделей, освоили серийное производство нескольких новых машин. Внедрение комплексной механизации и современных технологических процессов дало возможность увеличить выпуск мотоциклов, мотороллеров, мотовелосипедов, повысить их надежность. И все же в создании и освоении новой техники наши мотоцикlostроители находятся в большом долгу у потребителей. Нередко нам приходится выслушивать справедливые нарекания: некоторые типы мотоциклов имеют недостаточно высокие технические характеристики, большой вес, плохую отделку и т. д. Все это верно. Более того, в количественном отношении мы также не обеспечиваем растущий спрос населения на отдельные виды продукции мотоцикlostроения, в частности на тяжелые машины с колясками.

В чем же дело? Почему сроки создания новых машин и внедрения их в производство затягиваются подчас на многие годы? Почему наблюдается перепроизводство одних моделей и острая нехватка других?

Все это порождено отсутствием единой технической политики в мотоцикlostроении.

Причины такого положения вскрыл товарищ Н. С. Хрущев на ноябрьском Пленуме. Он говорил, что «...создание в совнархозах мелких, разрозненных, многоотраслевых научно-технических учреждений привело к распылению научных и конструкторских сил. Многие совнархозы, имея в непосредственном подчинении отраслевые научно-исследовательские, проектные и конструкторские организации, стали приспосабливать их только к местным нуждам, забывая об интересах единой технической политики в стране, о специализации и кооперировании производств».

Разобщенность и рассредоточенность проектно-конструкторских организаций в мотоциклетной промышленности тормозили темпы технического прогресса. Центральное конструкторско-экспериментальное бюро мотоцикlostроения, созданное как союзная специализированная организация, до последнего времени находилось в подчинении Московского областного совнархоза. Такое подчинение, по существу, лишило ЦКЭБ возможности осуществлять координацию конструкторско-экспериментальных работ, проводимых мотозаводами. Рекомендации ЦКЭБ мотоцикlostроения оставались только благими пожеланиями, так как они не являлись обязательными для заводов и совнархозов. Мособлсовнархоз, не имеющий, кстати говоря, ни одного мотоциклетного завода и не отвечающий за технический прогресс в мотоцикlostроении, естественно, не мог уделять внимания Центральному конструкторско-экспериментальному бюро, развитию его экспериментально-производственной базы. Был период, когда бывшее руководство совнархоза «приспосабливало» ЦКЭБ к «своим нуждам», забывая об интересах специализации и единой технической политики. Так, например, Мособлсовнархоз дал задание ЦКЭБ изготовить ряд агрегатов поточной линии по производству... пластмассовых шариков для на-

стоятельного тенниса. Выполнение этого задания приостановило изготовление новых образцов мотоциклов и тем самым парализовало на некоторое время деятельность конструкторского коллектива. Только вмешательство печати освободило ЦКЭБ от несвойственной ему работы.

Примерно в таком же положении находились конструкторские бюро ведущих мотозаводов. Их экспериментальные базы постоянно были заняты выполнением поступающих от совнархозов заказов, которые не имели ничего общего с мотоцикlostроением. А работы, связанные с проектированием новых моделей, изготовлением опытных образцов, подчас отодвигались на второй план.

Отсутствие единой технической политики вело к параллелизму в работе, ненужному дублированию. Приведу пример. Бывшее руководство конструкторского бюро Ижевского машиностроительного завода настояло на том, чтобы ЦКЭБ выдало ему чертежи гоночного мотоцикла класса 350 см³ (модель С-360). Получив эти чертежи, ижевцы начали вносить в конструкцию свои поправки, но так как опыта производства четырехтактных гоночных машин у них не было, то результаты оказались самыми плачевными. Им не удалось даже приблизиться к заданной мощности. Только убедившись в бесперспективности работы, не имевшей ничего общего со специализацией завода, руководители СКБ закрыли эту тему. Так были потеряны большие средства и время, которые заводу следовало бы использовать для улучшения двухтактных машин марки ИЖ.

Рассредоточенность проектно-конструкторских организаций по совнархозам вела к тому, что на разных предприятиях выпускались мотоциклы родственного типа без всякого учета разумных требований унификации деталей.

В статье А. Абросимова «Унификация в мотоцикlostроении», опубликованной в журнале «За рулем» (1963, № 2), приведено немало примеров того, как каждая организация плодила свои собственные конструкции, не считаясь с необходимостью унификации узлов и деталей.

Должно быть хорошо известно, какие огромные перспективы для роста производительности труда и улучшения качества продукции открывают специализированные производства. Организация их в мотоцикlostроении позволила бы, наконец, разрешить проблему запасных частей, в чем кровно заинтересованы миллионы водителей мотоциклов, мотороллеров и мотовелосипедов.

Работа универсальных предприятий, которые изготавливают машины и запасные части (в том числе и для старых, снятых с производства моделей), прежде всего оценивается по тому, сколько оно выпустило машин, а не запчастей. Отчасти этим можно объяснить то несоответствие, которое в настоящее время сложилось между ростом выпуска мотоциклов и производством запасных частей к ним. Однако главной причиной острого дефицита запасных частей являются серьезные просчеты в планировании.

Говоря на ноябрьском Пленуме о недостатках планирования, товарищ Н. С. Хрущев привел пример с автомобильными шинами, которых сейчас не хватает, и поэтому очень много автомашин в хозяйствах стоят на колodках, без шин.

Примерно такое же положение создалось и с шинами для мотоциклов: в течение ряда лет выпуск их отстает от потребностей, и мотоциклисты вынуждены ставить свои машины на длительную консервацию.

На Ижевском машиностроительном заводе сравнительно недавно проходили испытания шины размера 3,50×18 модели Л-162. Они получили хорошую оценку. Однако ленинградский завод сможет освоить производство этой продукции... лишь через три года, вследствие отказа Ярославского завода изготовить пресс-формы.

Совершенно ясно, что и в данном случае речь идет о просчете в планировании.

Из-за того что планы производства и капитального строительства слабо увязывались с планами материально-технического обеспечения, иногда на несколько лет задерживалось освоение новой техники. Так было, например, с мотоциклом «ИЖ-Юпитер», конструкция которого была разработана в 1958 году, а запущена в производство только в 1962 году.

Вследствие неправильного планирования так и не увидела свет новая современная конструкция минского мотоцикла М-101, которая должна была заменить изжившую себя модель М1М. Для производства этой машины на минский завод было поставлено много специальных станков. Сроки освоения этого мотоцикла несколько раз переносились, а в заключение Белорусский совнархоз решил... отказаться от произ-

НОВЫЕ ЧЕМПИОНЫ



Во многих городах страны проходили встречи многоэтапного первенства СССР в мотогонках по льду. Финалы их состоялись в четырех городах: Серпухове (125 см³), Саранске (175 см³), Уфе (350 см³) и Москве (500 см³).

В прошлом году победителями во всех классах мотоциклов были спортсмены Российской Федерации. На этот раз они вынуждены были уступить одно чемпионское звание москвичу. Неоднократный победитель первенств страны по шоссейно-кольцевым и ипподромным гонкам мастер спорта В. Катомин впервые стал чемпионом страны и в гонках по льду.

В классе 175 см³ звание чемпиона также впервые завоевал способный новосибирский спортсмен Н. Васильев. Смена чемпиона произошла и в классе 350 см³: уфимец Ф. Шайиуров отеснил на второе место Е. Константинова и стал обладателем золотой медали. Только Б. Самородову удалось сохранить титул чемпиона в классе тяжелых мотоциклов.

На снимке: момент полуфинальных соревнований в классе мотоциклов 350 см³.

Фото П. Тарникова

водства М-101. В настоящее время завод вынужден выпускать мотоциклы М-103, технический уровень которых не отвечает современным требованиям.

Одному из предприятий Ленгорсовнархоза, выпускающему двигатели к мотовелосипедам, был рекомендован для массового производства более мощный и надежный двигатель Д-5, созданный, кстати говоря, конструкторами этого завода. Начиная с 1961 года, мы настойчиво добивались выпуска нового мотора, однако потребовалось два года на то, чтобы новый двигатель увидел свет.

А вот еще один пример. ЦКЭБ создало мотороллер М-175, который сочетает в себе положительные качества мотоцикла и мотороллера. В многодневных соревнованиях на первенство Советского Союза М-175 занял первое место. Но где и когда будет осваиваться производство этой машины, до сих пор остается неизвестным. В результате работы по этому перспективному мотороллеру, выпуск которого с радостью встретили бы потребители, фактически почти прекращены.

Неувязки в планировании и отсутствие единой технической политики наглядно проявляются на примере работы смежных с мотоциклетными заводами предприятий. Несмотря на неоднократные просьбы и обращения в совнархозы, смежники из года в год поставляют давно устаревшие агрегаты или продукцию очень низкого качества. Например, ряд предприятий мотоциклетной промышленности получает с Ленинградского карбюраторного завода малоэкономичные карбюраторы, не отвечающие требованиям современных мотоциклов. Правда, «Леникарз» создал новый тип унифицированного карбюратора для отечественных машин, однако массовое освоение его задерживается из-за производственных условий. Своеобразным рекордсменом по низкому качеству продукции является Куйбышевский завод автотранспортного электрооборудования (КАТЭК). Когда же на основании работников мотоцикlostроения заводу были предъявлены большие претензии за низкое качество свечей зажигания и плохую конструкцию династартера для мотороллеров Т-200, представитель КАТЭК тов. Б. Хабутдинов заявил: «Мы работаем не для вашей отрасли и не стараемся ею заниматься». Вряд ли к этому нужны комментарии.

Список подобных примеров можно продолжить. Но и сказанного достаточно, чтобы понять: неудовлетворительная работа смежников препятствует техническому прогрессу в мотоцикlostроении, сильно затрудняет совершенствование конструкций.

Принятые ноябрьским Пленумом ЦК КПСС решения направлены на ускорение темпов технического прогресса. Они обязывают конструкторские коллективы заводов и ЦКЭБ ускорить работы по созданию новых машин. В настоящее время в соответствии с принятым перспективным типажом создаются и испытываются новые машины, ведется подготовка к их производству. Так, завод Владимирского совнархоза готовит к выпуску модернизированный мотоцикл «Ковровец-175В». Мотороллерные заводы готовят к производству в 1964 году новые типы машин ВР-175 и Т-250.

Ирбитский завод вместо «Урала» намеревается предложить потребителю мотоцикл М-63. Эта машина будет развивать максимальную скорость 100 км/час. Вес ее на 5 кг меньше, чем у «Урала», расход топлива на 100 км пути меньше на 300 г.

Киевский завод осваивает производство мотоцикла К-750А, унифицированного с новой машиной ирбитского завода. Благодаря унификации значительно повысятся ходовые качества и ремонтоспособность обоих мотоциклов, облегчится их эксплуатация.

На минском заводе начнется выпуск мотоцикла М-104 с более мощным двигателем.

Решения ноябрьского Пленума ЦК КПСС создали условия для проведения единой технической политики в мотоцикlostроении, отвечающей требованиям сегодняшнего дня, интересам советских людей. Решения Пленума предусматривают передачу отраслевых конструкторских организаций с их опытными и экспериментальными базами в непосредственное подчинение отраслевых государственных комитетов, которые станут законодателями в новой технике.

Отныне Центральное конструкторско-экспериментальное бюро мотоцикlostроения станет не только по названию (как это было недавно), но и по существу головной конструкторской организацией мотоциклетной промышленности. Оно будет непосредственно подчиняться Государственному комитету, будет нести ответственность за технический уровень новых конструкций, за степень использования в них унифицированных узлов и деталей.

Значительно повысится роль ЦКЭБ в координации планов конструкторских и экспериментальных работ. Оно сможет оказывать большую техническую помощь предприятиям, обобщать передовой отечественный и зарубежный опыт.

В ЦКЭБ основное место займут работы перспективного и теоретического характера. Деятельность его будет направлена на решение коренных проблем технического прогресса в мотоцикlostроении.

Выполнение этого большого объема работ требует резкого расширения экспериментальной базы ЦКЭБ. Созданная десять лет назад, она совершенно не развивалась и отстала от потребностей народного хозяйства. Росли запросы предприятий мотоцикlostроения, появились новые, более сложные вопросы конструирования, однако база осталась без изменений.

Сейчас потребуются срочно укрепить ее и расширить.

В новых условиях — это можно сказать с уверенностью — план создания и освоения производства новых машин будет выполнен. Единая техническая политика заложит основы наших успехов в мотоцикlostроении. Еще полнее будут использоваться все огромные преимущества в области научно-технического прогресса, которые имеет социалистическая система. Перед конструкторами открываются новые дали, появляются большие возможности для соревнования в создании лучших образцов мотоциклов, мотороллеров и мопедов, для проявления инициативы и творческих замыслов.

В пятом году семилетки

В. СЕЛИФОНОВ

Большие задачи предстоит решить работникам автомобильной промышленности в пятом году семилетки. Постановление ноябрьского Пленума ЦК КПСС, направленное на ускорение технического прогресса, открывает перед ними огромные возможности для роста производства.

В последние годы автомобильная промышленность нашей страны продолжала успешно развиваться. Наряду с общим увеличением выпуска автомобилей, и особенно автобусов, произошли значительные изменения в организации производства. Вступили в строй новые предприятия, значительное пространство получила специализация, более широко стало применяться внутри- и межотраслевое кооперирование. Все автомобильные, автобусные и агрегатные заводы создавали новые прогрессивные конструкции автомобилей, агрегатов, вели подготовку к их массовому производству.

Чем порадует автомобильная промышленность работников автохозяйств, какие конструкции получат путевку в жизнь в пятом году семилетки?

Программа КПСС, принятая XXII съездом партии, предусматривает техническое перевооружение всех видов транспорта, в том числе и автомобильного. Эта работа уже идет полным ходом. Изменяется структура автомобильного парка страны. Если в 1958 году у нас практически не производили автомобильных поездов, то в 1963 году предусмотрен выпуск большого количества седельных тягачей и полуприцепов грузоподъемностью от 8 до 15 тонн.

Такой подвижной состав автомобильного транспорта обеспечивает высокую производительность, позволяет организовать перевозки грузов по прогрессивному методу тяговых плеч. Поэтому на его производстве специализируется ряд предприятий.

Например, Кутаисский автозавод имени Орджоникидзе будет изготавливать, в основном, седельные тягачи для полуприцепов грузоподъемностью до 8 тонн. Созданный конструкторами Кутаисского завода короткобазный седельный тягач КАЗ-606 с кабиной иад двигателем успешно прошел испытания и принят к массовому производству.

Одесский автоборочный завод организовал выпуск специализированных полуприцепов различного назначения — для перевозки скота, фургонов грузоподъемностью 7 и 12 тонн и др. Они предназначены для работы с седельными тягачами Кутаисского, Московского имени Лихачева и Минского автозаводов.

Вновь организованный Саранский завод (Мордовская автономная республика) наряду с выпуском самосвалов на шасси ГАЗ начал изготавливать 8-тонные полуприцепы к седельным тягачам ЗИЛ. В дальнейшем он будет осваивать полуприцепы для тягачей Горьковского автозавода.

За последние четыре года значительно увеличилось производство большегрузных автомобилей на Белорусском и Кременчугском автозаводах. Кроме 25-тонных самосвалов БелАЗ выпущены и первые самосвалы грузоподъемностью 27 тонн. Эти машины имеют меньший собственный вес и обладают лучшими эксплуатационными качествами по сравнению с 25-тонными машинами.

Кременчугский автозавод, которому было передано производство грузовых автомобилей и самосвалов грузоподъемностью 10—12 тонн с Ярославского завода, в 1963 году изготовит их почти в три раза больше, чем выпускалось в 1958 году. Подготовил новинки и Ярославский завод, специализирующийся на изго-

товлении новых автомобильных дизелей. Они представляют собой V-образные восьмицилиндровые четырехтактные двигатели, которым присвоены индексы ЯМЗ-236 и ЯМЗ-238. По всем показателям они значительно превосходят своих предшественников — дизели ЯАЗ-204 и ЯАЗ-206 (см. таблицу). В плане 1963 года предусмотрено увеличение выпуска двигателей ЯМЗ-236 и ЯМЗ-238. Это даст возможность Минскому и Кременчугскому автозаводам ускорить переход на новые, более совершенные модели автомобилей. А там работа уже в разгаре. Минские автомобилестроители завершают подготовку к серийному изготовлению автомобилей МАЗ-500 грузоподъемностью 7,5 тонны с двигателем ЯАЗ-236, а также 7-тонных самосвалов МАЗ-503. Первая серия, осваиваемая в текущем году, включает в себя автомобили разных моделей. Будет поставлен на производство и седельный тягач новой конструкции МАЗ-504 к полуприцепу МАЗ-5245 грузоподъемностью 14 тонн.

С учетом применения двигателя ЯМЗ-238 Кременчугский автозавод готовит производство бортового самосвала и седельного тягача. Каждый из них весит почти на тонну меньше выпускаемых в настоящее время автомобилей.

В 1963 году начнется изготовление 10-тонной переходной модели самосвала КраЗ-256. С грузом он развивает скорость до 62 км/час против 47 км/час у самосвала КраЗ-222, а собственный вес его ниже на 500 кг. Автомобиль снабжен более эффективным глушителем. На передней оси установлены два телескопических амортизатора. Новый подъемный механизм приводится от шестеренчатого насоса, создающего давление до 100 кг/см².

Самосвалы КраЗ-256 намечено выпускать со специализированными платформами: для перевозки сыпучих грузов, руды, скальных грунтов.

На смену бортовому автомобилю КраЗ-219 и седельному тягачу КраЗ-221 также придут переходные модели — соответственно КраЗ-257 и КраЗ-258. Они снабжаются двигателями ЯМЗ-238.

Будут продолжены испытания самосвального автопоезда, состоящего из седельного тягача КраЗ-258 и полуприцепа грузоподъемностью 25 тонн. Создание его расширит типаж подвижного состава, выпускаемого кременчугскими автомобилестроителями.

Уральский автозавод испытывает новый автомобиль «Урал-377» с V-образным 4-тактным карбюраторным двигателем мощностью 180 л. с. Эта 8-тонная машина (колесная формула 6×4) предназначена для автохозяйств общего пользования. По нагрузке на ось автомобиль может эксплуатироваться на дорогах не только первой и второй, но и других категорий. На базе его построены седельный тягач «Урал-377», рассчитанный на постоянную работу с 15-тонным полуприцепом. Когда начнется серийное производство этих машин, автохозяйства Урала, Сибири и Дальнего Востока получат возможность значительно улучшить организацию перевозок грузов.

Московский автозавод имени Лихачева приступил к выпуску новых автомобилей ЗИЛ-130. Конструкция этих автомобилей позволяет использовать их для различных транспортных целей. По дорогам первой категории автомобиль ЗИЛ-130 может перевозить грузы весом до 5,5 тонны.

Конструкторы предусмотрели на базе основной модели ЗИЛ-130 большое количество модификаций. В их числе короткобазный седельный тягач, шасси для самосвала грузоподъемностью 4,5 тонны, длиннобазное шасси для кузова-фургона и др. В 1963 году с конвейера завода имени Лихачева сойдут тысячи автомобилей ЗИЛ-130.

Автопоезд высокой проходимости... Потребность в нем, особенно в период массовых перевозок сельскохозяйственных

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ,
ВЫПУСКАЕМЫХ ЯРОСЛАВСКИМ МОТОРНЫМ ЗАВОДОМ

Параметры	Модели двигателей			
	Двухтактный ЯМЗ-204А	Новый четырехтактный ЯМЗ-236	Двухтактный ЯМЗ-206А	Новый четырехтактный ЯМЗ-238
Номинальная мощность в л. с.	120	180	180	240
в об/мин	2000	2100	2000	2100
Максимальный крутящий момент в кгм	48	67	72	87
в об/мин	1200—1400	1300—1400	1200—1400	1300—1400
Расположение цилиндров	Вертикальное, рядное	V-образное	Вертикальное, рядное	V-образное
Число цилиндров	4	6	6	8
Удельный расход топлива в г, э.л.с./час	205	175,2	195	175,2
Удельный вес двигателя в кг/л.с.	6,65	4,6	5,85	4,25

грузов, очень велика. Учитывая запросы автотранспортников, конструкторы автозавода имени Лихачева создали новый седельный тягач ЗИЛ-133 (колесная формула 6×4), предназначенный для работы с 15-тонным полуприцепом. В нынешнем году предстоят всесторонние испытания этого перспективного автопоезда.

Горьковский автозавод еще в 1962 году начал изготавливать автомобиль ГАЗ-53 грузоподъемностью 4 тонны. Снабженный двигателем мощностью 90 л. с., коробкой со всеми синхронизированными передачами, новыми агрегатами шасси, кабиной с улучшенной вентиляцией и обогревом, платформой увеличенных размеров, он по технико-экономическим показателям значительно превосходит своего предшественника ГАЗ-51. В 1963 году завод даст автохозяйствам тысячи новых автомобилей. В то же время продолжится совершенствование их конструкции. По плану новой техники должны быть построены образцы 4-тонного автомобиля ГАЗ-54, который сможет работать с прицепом такой же грузоподъемности на дорогах различных категорий. Эта базовая модель будет иметь большое количество модификаций со специализированными кузовами.

Выпуск автомобилей новых конструкций требует от работников автомобильной промышленности дальнейшего развития специализации производства. Крупным шагом в этом отношении является создание Заволжского моторного завода.

Если раньше изготовление двигателей было составной частью производственного процесса на крупных автозаводах — Московском имени Лихачева, Горьковском, Ярославском, Кулаевском и Уральском, то теперь стали создавать специализированные предприятия. Первым выделился Ярославский моторный. Затем началось сооружение Заволжского завода.

Согласно проекту, Заволжский моторный завод будет крупным предприятием, выпускающим сотни тысяч четырех-, шести- и восьмицилиндровых двигателей мощностью от 75 до 180 л. с. Хотя завод еще только строится, он уже выпускает четырехцилиндровые двигатели для автомобиля «Волга» и готовит к производству V-образные восьмицилиндровые двигатели для новых грузовых автомобилей ГАЗ.

В их конструкцию заложены прогрессивные тенденции. Блоки цилиндров — алюминиевые с мокрыми чугунными гильзами. Коленчатые валы — литые из модифицированного чугуна, вкладыши — тонкостенные. Внесены изменения в технологию производства. Блок и головка цилиндров будут отливаться на машинах для литья под давлением, что обеспечит

значительное сокращение расхода металла и повышение производительности труда. Для механической обработки предусмотрены автоматические линии; транспортирование, в основном, будет осуществляться подвесными конвейерами с адресованием.

В 1963 году Заволжский моторный завод изготовит десятки тысяч четырехцилиндровых и несколько тысяч восьмицилиндровых двигателей.

Передача производства двигателей на специализированные заводы даст возможность увеличить выпуск автомобилей на автозаводах за счет высвобождаемых производственных площадей. Но главное не только в этом. Сосредоточив специалистов на моторном заводе, можно будет лучше совершенствовать конструкции двигателей, технологию, повышать качество и снижать себестоимость.

На специализированных заводах легче разрабатывать новые конструкции, готовить производство и переходить на выпуск более совершенных моделей.

Развитие агрегатной специализации не ограничивается созданием моторных заводов. В Москве с автозавода имени Лихачева вынесено на агрегатный завод производство компрессоров для пневматических тормозов и на специализированный завод — производство карданных валов.

Изготовление деталей на специализированных предприятиях дает большой экономический эффект. На строящемся в настоящее время специализированном предприятии будет организован массовый выпуск клапанов и толкателей высокого качества для двигателей ЗИЛ и Заволжского моторного завода. Там создаются автоматические линии на всех технологических потоках. По расчетам проектантов, трудоемкость изготовления клапанов на новом заводе будет на 25—30 процентов меньше, чем трудоемкость на комплексном автомобильном заводе. Еще больший выигрыш предполагается получить от снижения себестоимости.

Однако агрегатная и подетальная специализация, несмотря на ее очевидные достоинства, развита в автомобильной промышленности пока еще явно недостаточно. В этом отношении предстоит еще многое сделать работникам проектных институтов, предприятий и плановых органов.

Перестройка руководства промышленностью, проводимая в соответствии с решениями ноябрьского Пленума ЦК КПСС, создает исключительно благоприятные возможности для широкой специализации, внедрения новой техники и передовой технологии в автомобильном производстве.

Главный конвейер Минского автомобильного завода.

Фото А. Канашевича



СПАСИБО, ТОВАРИЩ!

Было два часа ночи, когда Владимир Ильич и Надежда Константиновна попрощались с рабочими и работницами «Айваза», «Феникса» и «Нового Лесенара», с которыми они встречали Новый, 1918-й год. А рано утром Ленин уже поднимался. В гулком и совсем еще пустынном коридоре Смольного повстречался ему член коллегии по военным делам неугомонный Подвойский и напомнил, что сегодня проводы сводного отряда на Западный фронт. Ленин обещал приехать.

Рабочий день 1 января 1918 года у председателя Совнаркома был, как обычно, уплотнен до предела. Были здесь и заседания, и прием дипломатического корпуса, и выступление в Михайловском манеже на митинге отправлявшихся на фронт защитников молодой Советской республики.

Среди многих сотен людей, пришедших в Михайловский манеж, чтобы увидеть и услышать Ленина, был один, кто очень точно и хорошо рассказал нам об этом вечере. Его звали Альберт Рис Вильямс. Он приехал в Россию из Америки, был свидетелем взятия Зимнего, слышал залп «Авроры», речи Ленина. Верный друг новой России, он вспоминал:

«Колеблющееся пламя факелов освещало огромное помещение, делая длинные ряды броневиков похожими на каких-то допотопных чудовищ. Вся большая арена и стоявшие на ней бронеавтомобили были усеяны темными фигурами новобранцев, плохо вооруженных, но сильных своим революционным пылом...

Громкие крики возвестили о прибытии Ленина. Он поднялся на один из бронеавтомобилей и начал говорить. В полумраке слушавшие его люди вытягивали шею и жадно ловили каждое слово. После окончания выступления раздались бурные аплодисменты».

Довольно далеко от броневика, с которого выступал Ильич, стоял у своей машины «Делане-Бельвиль» номер 46-47 солдат 1-й автороты Тарас Гороховик, прикомандированный к базе Смольного. Как и все, он жадно слушал Ленина. Подошедший к нему Николай Ильич Подвойский негромко сказал:

— После митинга повезете товарища Ленина. Куда — он скажет.

Час был неподзидный, но о жизни на холмистых и пустынных улицах свидетельствовал лишь тусклый свет, еле пробивавшийся из окон. Ни неба, ни мостовой — все покрыла белесая, плотная мгла.

— В Смольный, пожалуйста, — услышал Гороховик знакомый голос Ленина.

Владимир Ильич устал откинулся на спинку сиденья. Рядом с ним сидел незнакомый Гороховику высокий человек, а впереди, ближе к шоферу, Мария Ильинична.

Свет фар ложился на сугробы, и нигде, казалось, не найти было проезжей колеи. Но Гороховик хорошо знал дорогу и скорее угадывал, нежели видел, где лучше проехать.

— Если бы такой туман на Волге в эту пору, мама сказала бы — быть рапиеру и долгую ленту, — услышал знакомый голос Гороховик из глубины автомобиля.

Горбатится белый от снежной пыли мост через Фонтанку. Безлюдно и тихо вокруг. Только ветер с шумом гонит по сугробам звонкие, как жесты, клочья бумаги, сорванные с афишных тумб. Снег слежался, кучи застыли, как каменные, — где там их расшевелить лопатой!

Навстречу, с моста, медленно съезжали извозчики сани. Гороховик поспигнал. Мелодичный и мягкий звук казался в тишине неестественно громким.

А в глубине машины незнакомый шоферу человек, которого Ленин заботливо усаживал в манеже, что-то без устали весело рассказывал спутникам. Гороховик не слышал что — мешала стеклянная, почти сплошная, перегородка, отделявшая водителя от пассажиров машины, но если бы и слышал, все равно не понял — незнакомец говорил не по-русски. Это был Платтен, о котором Ильич сказал: «Друг рабочих и враг капиталистов всех стран». Фриц Платтен, тот самый мужественный швейцарец, который от Цюриха до самой русской границы сопровождал Ленина в апреле 1917 года. Миллюков не пустил тогда в Россию швейцарского коммуниста. А сегодня, после долгих злоключений, он приехал наконец. Мария Ильинична прямо с вокзала привезла его в Михайловский манеж.

Оживленный голос незнакомца вдруг умолк, и после паузы, которая длилась миг, Платтен тревожно вскрикнул. Один за другим сзади раздались короткие и сухие хлопки. Гороховик вздрогнул от неожиданности. «Стреляют», — мгновенно решил он. Остро брызнуло в лицо разбитое пулей переднее стекло, ударило морозным воздухом. Гороховик не почувствовал боли, только показалось, что теплые капельки пота сползают за воротник солдатской гимнастерки. От напряжения слезились глаза — только бы не въехать в сугроб. Он не терял ни секунды и гнал, гнал вперед, неспешно объезжая снежные завалы.

— Откликнитесь! — крикнул шофер.

Но в ответ только яростный рев мотора. Гороховик мчал уже по Пантелеймоновской, ничего, кажется, не видя перед собой, но если бы ему нужно было промчаться еще столько же по таким же сугробам, он все равно увел бы свой «Делане-Бельвиль» даже с закрытыми глазами. Теперь, резко свернув и не сбавляя скорости, он въехал в переулочек. Сюда, в бездонную тишину узкой улочки, уже не доносились выстрелы. «Проскочил», — стучало в висках.

Что же происходило в это время в машине? Мария Ильинична досказала то, чего не знал Тарас Гороховик, сидя за рулем.

«Стреляют», — сказала я. Это подтвердил и Платтен, который первым долгом схватил голову Владимира Ильича (они сидели сзади) и отвел ее в сторону,

и Ильич принялся уверять нас, что мы ошибаемся и что он не думает, чтобы это была стрельба. После выстрелов шофер ускорил ход, потом, завернув за угол, остановился и, открыв двери автомобиля, спросил: «Все живы?» — «Разве в самом деле стреляли?» — спросил его Ильич. «А то как же, — ответил шофер. — Я думал, никого из вас уже нет. Счастливы отделались. Если бы в шину попали, не уехать бы нам. Да и так ехать-то очень быстро нельзя было — туман, и то уж на риск ехали».

Все кругом было действительно бело от густого питерского тумана.

«Да, счастливо отделались», — говорили мы, поднимаясь по лестнице в кабинет Ильича».

Не только Мария Ильинична отметила в своих воспоминаниях находчивость шофера. Первый наркомзем молодой республики А. Г. Шлихтер писал:

«1 января 1918 года, если не ошибаюсь, часов в 6—7 вечера наш деловой мурзавейник в Смольном облетело страшное известие. Только что стреляли в Ильича, когда он возвращался с митинга. Платтен прикрыл рукой голову Ильича, это и спасло Ленина. Пуля, пробившая кузов автомобиля, пролетела так близко от Ильича, что ранила Платтена в руку, которой он пригибал голову Ильича киву. К счастью, пуля прошла через стекло, отгораживающее шофера от кареты, не задев шофера. Шофер не растерялся, дал полный газ и быстро вывел автомобиль из сферы продолжавшихся выстрелов в догонку... Каждому из нас хотелось увидеть Ильича, самому убедиться, что он действительно совсем, совсем не ранен. Но Ильич уже был у себя. И в коридоре можно было видеть некоторое время только Платтена, который не то шел на перевязку, не то возвращался после перевязки. На другой день Ильич как ни в чем не бывало сидел и работал в своем маленьком кабинетике».

Есть еще одна запись о солдате Тарасе Гороховике. Писал о шофере автомобиля 46-47 тот, кто стрелял, кто долго и дьявольски продуманно готовил покушение, тот, кто с оружием гнался за быстро удалявшимся автомобилем.

Я держу в руках дневник человека, много дней ходившего по следам Ленина. В карманах его лежали бомба и наган — даже номер револьвера хвастливо указал его владелец в дневнике — 52032. Разборчивый почерк. Добротная бумага грессбуха в красных и синих полосах для колонок цифр — рублей, копеек.

Вместе с научными сотрудниками Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС мы искали ответ: почему автор дневника вел записи в бухгалтерской книге? И нашли. Хозяйкой конспиративной квартиры террористов была владелица бакалейной лавки. В ночь с 21 на 22 января, через три недели после неудавшегося покушения, Владимир Дмитриевич Бонч-Бруевич вместе со

своими сотрудниками по комнате № 75 в Смольном и ротой латышских стрелков арестовал в Перекупном переулке и совсем недалеко отсюда в Забалкановском проезде пять участников террористического акта.

Листаю гроссбух. Автор дневника стоял на мосту, куда въезжал «Делане-Бельвиль» 46-47.

«Я выхватываю наган и, стреляя, бегу за автомобилем. Что это — автомобиль остановился. Я не верю глазам своим. Надежда подхватывает — нагнать и бросить бомбу. Бегу! Но нет, автомобиль не остановился. Это просто сообразительный шофер свернул машину в переулок...»

Знает ли Тарас Митрофанович Гороховик эти строки? Переписываю их и еду к человеку, о котором пока только читал в воспоминаниях тех дней. Так хочется пожать ему руку, поклониться ему за все, что он сделал в те несколько минут первого дня 1918 года.

Прошлое сорокапятилетней давности не поблекло в памяти Тараса Митрофановича. Ни годы, ни время не погасили ни одной, самой, казалось бы, небольшой подробности в его до предела скромном повествовании.

— Что произошло, когда мы приехали в Смольный? Владимир Ильич, Мария Ильинична и товарищ Платтен захотели вместе со мной сразу осмотреть продырявленный пулями кузов и кронштейн, пробитое переднее стекло. Вдруг Ленин обратил внимание, что рука Платтена в крови. Заметил он легкие следы крови и на моем лице — осколками стекла меня царапнуло в нескольких местах. Ленин потребовал, чтобы мы немедленно шли на перевязку. У меня был суший пустяк,

а Платтена заставили идти к врачу, хоть он и отказывался. Затем Ильич внимательно посмотрел на меня, протянул руку и сказал всего два слова:

— Спасибо, товарищ!

Мужественный человек, Гороховик бесценен сейчас удержать спрятанный где-то в глубине глаз непрошенный влажный блеск; медленная слеза скатывается по щеке. Я смотрю на его руки, которые пятьдесят лет держали руль и не дрогнули в тот далекий тревожный вечер на петроградском мосту. Словно угадывая мою мысль, он говорит:

— Я очень хочу съездить в Ленинград. Ведь я был только в Петрограде, ушел оттуда на фронт и мне так и не удалось побывать в городе, который носит имя Ленина. Хочется взглянуть на Смольный, пройти по Фонтанке, свернуть на Пантелеймоновскую и постоять в том тихом переулке, не помню его названия, где

Тарас Митрофанович Гороховик и его дети. Слева направо — Нина, Николая, Тарас Митрофанович и Михаил. Нина и Николай совмещают работу с занятиями в вечерних учебных заведениях, а Михаил трудится в том самом гараже, где много лет был водителем его отца.

Фото В. Мусинова

я открыл дверцу машины и услышал недоуменный голос Ильича: «Разве в самом деле стреляли?»

С волнением мы слушаем Тараса Митрофановича. Вместе с ним мысленно переносимся в бурлящий Михайловский манеж, заходим в автороту, находим след пули, застрявшей в кронштейне «Делане-Бельвиля», и слышим слова, произнесенные Лениным:

— Спасибо, товарищ!

А. ЛАЗЕБНИКОВ.

ИНИЦИАТОРЫ ПОДВОДЯТ ИТОГИ

В июне 1962 года совет Витебского автотомоклуба принял на себя обязательства по развертыванию спортивной работы и призвал все автотомоклубы, всех спортсменов, тренеров, судей, общественных инструкторов по автотомоспорту включиться в социалистическое соревнование за дальнейший подъем спортивной работы.

В феврале совет клуба подвел итоги тому, что было сделано за минувший год. Клуб подготовил 219 разрядников по автотомоспорту, в том числе одного мастера спорта, 7 спортсменов первого разряда, 14 — второго и 197 — третьего. Кроме того, общественный актив клуба оказал помощь в подготовке 103 разрядников первичным организациям ДОСААФ города и сельских районов.

Более 30 соревнований, в том числе 10 на личных мотоциклах, было проведено за это время. Особо нужно назвать три межобластных мотоциклетных кросса, в которых приняли участие спортсмены ряда городов Белоруссии и Россий-

ской Федерации. На каждом из этих соревнований присутствовало более 15 тысяч зрителей.

Наши активисты подготовили в области 67 судей по автотомоспорту, создали два спортивных самодеятельных клуба — на заводе радиодеталей и ковровом комбинате.

Большое внимание было уделено воспитанию юной смены: из числа школьников и учащихся технических училищ подготовлен 31 разрядник, причем некоторые из них — Н. Болдырев, И. Ксензов, И. Волков, М. Мехов, Б. Калимуллин — включены в состав сборной команды области. Чтобы иметь спортивные резервы, при Витебском автотомоклубе создана юношеская мотошкола. В ней занимаются 25 старшеклассников.

В целях популяризации автотомоспорта клуб организовал встречу лучших спортсменов-мотоциклистов с молодежью промышленных предприятий, колхозов и совхозов.

Всем общественникам Витебского клуба пришлось немало потрудиться, чтобы добиться нового подъема спортивной работы в области. И тем не менее не все обязательства, принятые нами, удалось выполнить. Так, мы не смогли в соответ-

ствии с обязательством полностью подготовить спортсменов первого и второго разрядов, а также одного мастера спорта. Мы не снимаем с себя ответственность за это. Но справедливости ради надо сказать: спортивный календарь Федерации автотомоспорта БССР предусматривает очень мало соревнований по первой и второй группам, где, собственно, и куются кадры высококвалифицированных спортсменов. В пределах же области пока еще невозможно готовить большое количество мастеров и перво-разрядников.

Не выполнено обязательство по подготовке общественных инструкторов; клуб организовал семинар по специальной программе, однако районные комитеты ДОСААФ не обеспечили явку своих активистов на занятия. Не проведены соревнования на установление рекордов. Здесь виноват наш совет клуба.

Те пункты обязательств, которые мы не сумели выполнить в прошлом году, будут непременно выполнены в самом скором времени.

И. СКАКУНОВ,
председатель совета
автотомоклуба.

г. Витебск.

В активе советских мотоспортсменов — победы, одержанные в международных товарищеских состязаниях на кроссовых и шоссейно-кольцевых трассах, на гравевой и ледяной дорожке. Но еще ни разу нашим гонщикам не удалось быть первыми в официальных соревнованиях, которые организует ФИМ — Международная федерация мотоспорта.

И вот в конце февраля радио и газеты принесли радостную весть: в шведском городе Авесте советский гонщик Борис Самородов увенчан павровым венком победителя соревнований на Кубок ФИМ в гонках по ледяной дорожке. Итак, Кубок ФИМ — наш! Блестящая, желанная победа! Она завоевана в напряженной борьбе с сильнейшими гонщиками мира.

О том, как проходили эти первые соревнования на Кубок ФИМ, рассказывают публикуемые ниже материалы.

Год 1963-й войдет в историю мотоспорта, как год рождения крупного зимнего соревнования — мотогонок по льду на Кубок Международной мотоциклетной федерации (ФИМ).

До нынешнего года официальных встреч по этому виду мотоспорта не было, однако в спортивном мире сильнейшими считали шведских гонщиков. Их высокий класс подтвердили Б. Кнутссон и В. Андерссон, приехавшие в 1960 году в СССР. Они возвратились домой с победой. Через два года советские спортсмены взяли убедительный реванш, опередив соперников на ледяных дорожках СССР, Швеции и Финляндии. Но окончательно решить спор и выявить сильнейших смог лишь розыгрыш Кубка ФИМ. Согласно положению он проходил в два этапа: пять гонок в СССР и пять — в Швеции.

Три лучших результата из пяти — на первом и на втором этапе соревнований — шли каждому гонщику в зачет. Таким образом, победитель определялся по сумме очков, набранных в шести гонках (за первое место начислялось 8 очков, за второе — 6, за третье — 4, за четвертое — 3, за пятое — 2 и за шестое — 1).

Каждая из стран — СССР, Финляндия и Швеция — выставила по три зачетных участника. От Финляндии выступали Анти Пайяри, Антеро Саласто и Марти Ассинен. От Швеции — Оке Естблум, Челль Свейссон и Вилльярд Томссон. В состав нашей тройки вошли опытные мастера Борис Самородов, Всеволод Нерытов и молодой гонщик Борис Захаров.

Старт ледового марафона был дан в Москве. В первой же встрече определились лидеры. Б. Самородов уверенно завершил все заезды и поднялся на верхнюю ступеньку пьедестала почета. Рядом с ним оказался сильнейший гонщик Швеции О. Естблум. Третью ступеньку занял капитан советской команды В. Нерытов.

Второй день соревнований в Москве упрочил лидирующее положение советских спортсменов. Победителем снова стал Б. Самородов, а В. Нерытов доказал, что у Естблума, владеющего богатым арсеналом технических и тактических приемов езды по льду, может выигрывать не только лидер. Эта победа

Первый этап мотогонок на Кубок ФИМ начался в Москве на Большой спортивной арене Центрального стадиона имени В. И. Ленина.

На снимке: участники соревнований проходят вразж.

Фото Б. Светланова



вывела В. Нерытова на второе место. Третьим был О. Естблум, а далее шли Б. Захаров, В. Томссон и Ч. Свенссон. После московского тура таблицы возглавили Б. Самородов (16 очков), В. Нерытов и О. Естблум (по 10 очков).

С Центрального стадиона имени В. И. Ленина борьба переместилась на уфимские стадионы «Строитель» и «Труд». Как и в Москве, вне конкуренции здесь оказался Б. Самородов. После того как он выиграл третью гонку, вопрос о победителе первого этапа соревнований был решен. Чемпион страны набрал максимальное количество очков — 24 из 24 возможных.

После первой половины ледового марафона второе место с 20-ю очками занял В. Нерытов (одно первое и два вторых места), на третьем остался О. Естблум — 14 очков (одно второе и два третьих места).

Кубок ФИМ-НАШ!

ГЕРОЙ ЛЕДЯНЫХ БАТАЛИЙ — БОРИС САМОРОДОВ ● ШВЕДЫ БРОСАЮТ В «БОЙ» СВЕЖИЕ СИЛЫ ● ТРОФЕЙ НАЦИЙ У СОВЕТСКИХ СПОРТСМЕНОВ ● УБЕДИТЕЛЬНЫЙ РЕВАНШ НА СТАДИОНЕ «УЛЛЕВИ» ● ВПЕРЕДИ — ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ.

Таким образом, советские спортсмены сделали серьезную заявку на Кубок ФИМ. Но, чтобы реализовать ее, нужно было выдержать пять напряженных поединков в шведских городах Вестеросе, Стокгольме, Несше, Гетеборге и Авесте.

Шведы сделали все возможное, чтобы «отыгаться» на своих ледяных дорожках. Они ввели значительное подкрепление. Вместо отказавшихся от дальнейшего участия в розыгрыше Кубка финских гонщиков М. Ассинена и А. Саласто, а также получившего травму Ч. Свенссона выступили неоднократно чемпионы мира по гравейным гонкам О. Фундин, Б. Кнутссон, П. Зедерман, Б. Херифельд, О. Нигрен и другие.

Трудности, которые встали перед нашими спортсменами, усугублялись еще и тем, что пришлось выступать на непривычно коротких дорожках. Лишь в Вестеросе и Гетеборге ледяные дорожки отвечали требованиям спортивного кодекса, согласно которым длина их окружности должна быть от 300 до 400 метров. В других городах длина колебалась от 220 до 270 метров. Здесь прямые были очень короткими, и шведы, выступавшие на английских машинах ЖАП, получили преимущество еще до начала соревнований.

Советской делегации не была оказана обещанная техническая помощь в подготовке машин. Нашим спортсменам и механику А. Новикову порой приходилось готовить технику до поздней ночи — и на открытом воздухе, и в гостинице, и в автобусе, который перевозил советскую делегацию из одного города в другой. Соревнования проходили почти ежедневно.

Первые старты в Швеции на стадионе «Роклунд» в городе Вестеросе закончились триумфом нашей тройки. Победил Борис Самородов. Второе и третье места завоевали В. Нерытов и Г. Кадыров. К этой победе нужно прибавить еще одну. Организаторы соревнований учредили дополнительный приз — Трофей наций, за который должны были бороться лучшие представители команд СССР, Финляндии, Швеции. «Трофей» завоевал все тот же Борис Самородов. Шведская печать высоко оценила мастерство советских спортсменов. Газеты писали, что русские гонщики выиграли в этом соревновании все, что только можно было выиграть. Надежда шведской команды О. Естблум в Вестеросе взял всего лишь 0,5 очка.

Следующая встреча проходила на стадионе в Стокгольме. Верный себе Б. Самородов и здесь не проиграл ни одного заезда. Находившийся на стадионе посол СССР в Швеции Н. Д. Белохвостиков и сотрудники посольства тепло поздравили наших спортсменов с большой победой.

Теперь уже всем стало ясно, что Кубок ФИМ обрел своего хозяина. Им стал замечательный советский гонщик Борис Самородов. После пяти зачетных гонок (три в СССР и две в Швеции) он набрал максимально возможное количество очков — 40. Никто из остальных участников не мог его догнать.

Принципиальный характер носила встреча в Гетеборге на стадионе «Уллеви», на той же дорожке, где так неудачно выступили советские конькобежцы на чемпионате Европы. Наши мотоциклисты решили взять своеобразный реванш. И сделали это довольно убедительно. Снова первым был Б. Самородов. Второе место занял Г. Кадыров. Из-за неисправности машины серьезную травму получил В. Нерытов. Но, несмотря на это, он не прекратил борьбы и помог своим товарищам в достижении победы.

В четвертой встрече, проходившей в городе Несше, на верхнюю ступеньку пьедестала почета поднялся Г. Кадыров. И, наконец, в последней гонке, в городе Авесте, первые три места поделили Б. Самородов, О. Нигрен, Б. Херифельд, четвертое и пятое заняли Г. Кадыров и В. Нерытов. По условиям соревнований для определения победителя необходимо было провести дополнительный заезд. Но организаторы от этого отказались, опасаясь новой победы советского чемпиона.

После окончания этого соревнования сильнейшему гонщику мира по льду Б. Самородову под звуки Государственного гимна Советского Союза были вручены Кубок ФИМ и лавровый венок. Приветствуемый зрителями советский спортсмен совершил на своей машине круг почета.

Как же выглядят окончательные результаты первого официального мотоциклетного соревнования по ледяной дорожке?

1. Б. Самородов — 48 очков.	4. Г. Кадыров — 24 очка.
2. В. Нерытов — 29,5 очка.	5. О. Нигрен — 16 очков.
3. О. Естблум — 24,5 »	6. А. Пайяри — 12 »

Эти данные говорят о большой победе советских спортсменов, одержанной над шведами, которые много лет занима-



Советские спортсмены — участники соревнований на Кубок ФИМ (слева направо): Г. Кадыров, В. Нерытов, В. Самородов.

Фото Н. Веринчука

ли лидирующее положение в мировом мотоспорте. Особо надо отметить успех молодого Габдрахмана Кадырова. Он провёл всего четыре зачетные гонки и тем не менее набрал почти такую же сумму очков, как и лидер шведов О. Естблум.

В этом году Международная мотоциклетная федерация будет рассматривать предложение о розыгрыше чемпионата Европы по мотогонкам на льду. Соревнования на Кубок ФИМ свидетельствуют о том, что советские спортсмены готовы бороться за почетное звание чемпиона континента.

В. КРИВОШЕЕНКО.

Интервью „За рулем“

Как Вы расцениваете решение ФИМ о проведении гонок по льду на Кубок Федерации?

Каково Ваше мнение о победителях — советских гонщиках? Что бы Вам хотелось передать читателям нашего журнала?

С такими вопросами корреспондент «За рулем» обратился к участникам первого этапа мотогонок по льду на Кубок ФИМ, проходивших в Москве и в Уфе, а также к спортсменам Австрии и Монгольской Народной Республики, которые в это время в Уфе обучались технике и тактике гонок по льду под руководством советских тренеров.

Оке ЕСТБЛУМ (Швеция)

Мы с большим удовлетворением восприняли решение ФИМ о проведении этих гонок. До сих пор мы участвовали только в товарищеских встречах.

Залог дальнейшего развития мотогонок по льду я вижу в расширении сотрудничества между спортсменами, в увеличении числа подобных соревнований в разных странах и, конечно, в проведении чемпионата мира, в котором, надо полагать, захотят участвовать представители многих стран.

Я раньше не встречался с советскими спортсменами, но то, что слышал о них, в сто раз меньше того, что я увидел собственными глазами. Сегодня советские гонщики, безусловно, сильнее, чем в мире. Я очень доволен, что сумел занять 3-е место.

Мне много пришлось ездить по Европе, но такого дружеского, теплого отношения к иностранным спортсменам, как в вашей стране, нигде не встречал. Я чувствовал себя здесь как дома и с удовольствием приеду еще.

Хочу передать читателям журнала «За рулем» наилучшие пожелания от всех шведских мотогонокщиков.

Анти ПАЙЯРИ (Финляндия)

Очень приятно, что Советский Союз проявил инициативу и взял на себя организацию первого этапа больших соревнований. Надеемся, что и в дальнейшем Федерация мотоциклетного спорта СССР

через ФИМ будет содействовать развитию гонок по льду.

Мы выступили плохо, но надеемся, что это будет толчком для нашей федерации, и она улучшит подготовку гонщиков на льду.

Я наблюдаю советских мотоспортсменов в течение четырех лет, и тот скачок, который они сделали за это время, кажется мне просто невероятным. Неподражаем Борнс Самородов, гонщиками экстра-класса стали Всеволод Нерытов, Фарит Шаймуров и Юрий Дудорин, да и все остальные — отличные спортсмены.

Я в третий раз приезжаю в СССР и не перестаю удивляться гостеприимству советских людей. Больше всего мне запомнилась дружба, царившая на всех гонках. Когда в Уфе у шведа Томссона вышла из строя машина, советские спортсмены дали ему свою — с подобным нам не часто приходится встречаться.

Всем читателям журнала «За рулем» мне хочется пожелать стать свидетелями больших интересных соревнований.

Борнс САМОРОДОВ (СССР)

Советские гонщики с большой радостью узнали, что принято решение о розыгрыше Кубка. До сих пор гонки по льду были незаслуженно обойдены — не проводилось ни одного официального соревнования ФИМ. Мы счастливы, что в этих ответственных встречах смогли высоко пронести спортивное знамя нашей великой Родины.

Хочу отметить растущую популярность

мотогонок по льду в нашей стране, расширение географии этих гонок и рост многих молодых спортсменов, которые становятся надежной сменой ветеранам. Уже сегодня недавний новичок Габдрахман Кадыров, выезжавший в Швецию в составе сборной команды СССР, показал, на что он способен.

Мне хочется заверить читателей журнала «За рулем», что мы и впредь постараемся оправдывать их надежды.

Эрих ЛЮТЕР (Австрия)

Эти гонки явились большим спортивным событием. Верим, что они станут традиционными, а в дальнейшем перерастут в первенство Европы и мира.

Мы впервые приехали в СССР и больше всего нам, конечно, запомнится радушие и гостеприимство советских людей. Спортсмены и тренеры открыто делились с нами своими секретами. Мы бесконечно благодарны им.

Читателям журнала «За рулем» я хочу пожелать, чтобы они стали свидетелями чемпионатов Европы и мира в гонках по льду.

Сенгедорж ОЙДОВ (Монгольская Народная Республика)

Решение ФИМ о проведении официальных гонок очень своевременно. Нам повезло: первый этап был проведен в Советском Союзе и мы смогли не только смотреть, но и участвовать в этих гонках.

Залог дальнейшего развития гонок по льду, конечно, в проведении чемпионата мира. И, если он будет, мы приложим все силы, чтобы стать его участниками.

Мы никогда не забудем бескорыстной помощи и внимания советских гонщиков, тренеров и механиков. Мне хочется от имени всех своих товарищей поблагодарить Борнса Самородова, Азгара Ахмадеева, Валерия Сердюка и многих других за то, что они сделали для нас.

Большой спортивный привет всем читателям журнала «За рулем».

ЧТО ПОКАЗАЛИ ЗАВОДСКИЕ КРОССЫ

Вскоре после Великой Отечественной войны в Ленинграде была проведена матчевая встреча сборных команд Москвы и Ленинграда по зимнему кроссу. Она заложила основу четким всесоюзным соревнованиям, которые проводятся теперь каждую зиму и по масштабам своим могут соперничать с первенствами страны по мотокроссу.

Назовем эти соревнования: кросс в Ижевске на приз Совета Министров Удмуртской АССР (класс 350 см³), кросс на приз города Коврова (классы 125 и 175 см³), кросс на приз Минского мотозавода в столице Белоруссии (класс 125 см³) и, наконец, матчевая встреча городов в Ленинграде (125, 175, 350 см³ и мотоциклы с колясками).

Для участия в состязаниях съезжает-ся обычно весь цвет мотоспорта. Кроссы минувшей зимы не представляли исключения, однако не все из них стали настоящим спортивным событием.

...Взорам удивленных спортсменов и тренеров, выехавших на тренировку в парк культуры и отдыха города Ижевска, где проходила трасса, предстал расчищенный бульдозером почти до мерзлой земли пятикилометровый коридор. Он был хорошо укатан долго тренировавшимися здесь местными гонщиками. Прямые участки достигали 800 метров, повороты, подъемы и спуски почти отсутствовали, ширина коридора не превышала двух метров. В таких условиях средняя скорость на трассе достигала 60—65 км/час, а на прямых участках — до 100 км/час. Ни дать ни взять — шоссейная гонка по скользкой трассе!

Во время тренировки гости познакомились и с новыми кроссовыми мотоциклами ИЖ-349, на которых выступала первая команда Ижевска. Основное достоинство новой модели — в оригинальном короткоходном двигателе, развивающем мощность 28—30 л. с. Мотоцикл снабжен 6-ступенчатой коробкой передач.

Появление машины, которая по своим качествам близка к лучшим зарубежным образцам, не могло не обрадовать всех спортсменов. Но настроение все-таки было испорчено. Ведь конкурировать с таким мотоциклом, имея 18-сильный ИЖ-57, да еще на прямой трассе, где все решает мощность двигателя, было невозможно.

Понятно, что звезды были нередкостью скучными. Как правило, 7—8 заводских спортсменов первыми уходили со старта и намного опережали остальных участников. В личном зачете победителем стал ижевский мастер спорта Г. Чашипов. В командном зачете первые два места также заняли хозяева трассы.

С чувством горечи возвращались участники с этих в прошлом очень инте-

ресных соревнований. Организаторов, видимо, мало интересовала спортивная сторона дела. Им любой ценой хотелось создать самые благоприятные условия для победы «своих» гонщиков.

Все это могло произойти только потому, что всесоюзные соревнования были целиком отданы на откуп местным спортивным организациям, которые, как мы убедились, не всегда оказываются на высоте. Об этом говорят и уроки розыгрыша приза Минского мотозавода, который оспаривали 47 спортсменов из 14 команд. Более половины участников — мастера спорта, призеры первенств СССР и международных встреч. Такой состав обязывал организаторов образцово провести соревнования. К сожалению, этого не произошло.

Беды начались с Положения, которое получили участвующие организации. Оно подробно описывало цели и задачи встречи, место и время ее проведения, награждение победителей, но даже самый опытный тренер или судья не смог бы разобраться в условиях мотокросса: несколько туманных фраз ничего не могли объяснить. Оказалось, что Положение даже не обсуждалось в Федерации автотомоспорта БССР.

Вызывает удивление, что главная судейская коллегия (главный судья — судья всесоюзной категории Н. Гольдин) взялась судить соревнования на основе такого «Положения». В результате пришлось срочно совместно с представителями организаций составлять условия кросса.

Трасса в Минске была значительно лучше, чем в Ижевске, а вот организация соревнования, охрана трассы и судейство заслуживали самых серьезных нареканий. Старт давался так некачественно, что многие участники даже не понимали команды. Судейская коллегия допускала массу ошибок в счете кругов, в подведении итогов и т. п.

И все же, несмотря на это, борьба на трассе была захватывающей. Победителем матча стал москвич Виктор Арбеков (ЦСКА), выигравший два заезда подряд. Отрадное впечатление оставили минские спортсмены, победившие в командном зачете, и их мотоциклы М-204.

Кроссовая модель М-204 была сделана в прошлом году. Она имеет современную ходовую часть с низким клиренсом. Двигатель развивает мощность 10—11 л. с. и обладает высокой надежностью.

Трасса традиционного кросса в Коврове по характеру своему очень напоминала летию и включала такие участки, на которых спортсмены должны были совершать прыжки, приземляясь на заднее колесо, проходить «слаломные» участки на большой скорости. Гонки в Коврове прошли наиболее интересно. В личном зачете победили армейцы: В. Арбеков — в классе 125 см³, И. Григорьев — в классе 175 см³. Минчане доказали, что их успех дома был не случайным. Они первенствовали в командном зачете в классе 125 см³. Гонщики козловского «Труда» победили среди коллективов, выступавших на мотоциклах с рабочим объемом 175 см³.

Что же можно сказать в заключение?

Нам кажется: если зимние междугородние кроссы включены во всесоюзный календарь и проводятся по первой группе, то Положения о них должны утверждаться в Федерации мотоциклетного спорта СССР. Больше того, Федерация

ХОРОШАЯ ТРАДИЦИЯ

В Коми-Пермяцком автотомоклубе стало традицией в конце каждого выпуска курсантов проводить соревнования по фигурному вождению автомобилей, которые являются последней проверкой мастерства будущих водителей.

Недавно на старт вышли 50 человек; судейская комиссия из преподавателей и инструкторов автотомоклуба строго следила за действиями курсантов. Не каждому удавалось проскочить «узкие ворота», сделать разворот. В соревнованиях 12 курсантов выполнили разрядные нормы. Лучшие результаты показали Н. Воронин, Р. Ермолаев, В. Гон-таре.

И. ДУЛЬЦЕВ,
председатель горкома ДОСААФ.

*г. Кудымкар
Пермской области.*

должна направлять своих представителей на эти соревнования, а не отдавать их на откуп заводским оргкомитетам, как это было в минувшую зиму.

Настало время обсудить вопрос о том, чтобы ограничить участие в соревнованиях гонщиков на экспериментальных машинах. Не секрет, что, создав новый хороший образец спортивного мотоцикла, заводы под предлогом всесторонних испытаний в течение ряда лет выигрывают соревнования на этих машинах и не работают над новыми моделями. К моменту, когда эти мотоциклы могут наконец попасть в спортивные организации, они морально стареют. Яркий пример тому — мотоцикл ИЖ-500 для шоссейно-кольцевых гонок, на котором ижевские спортсмены в течение ряда лет выигрывали золотые медали в первенствах СССР. Устарев, он так и не попал в автотомоклубы и секции.

Новые кроссовые мотоциклы «Ковровец» классов 125, 175 и 250 см³ испытываются два года, и неизвестно, когда начнется их серийное производство.

Такое положение резко тормозит развитие спорта на местах, сдерживает инициативу конструкторов. Пора некоторым руководителям заводов понять, что престиж предприятия не только в том, чтобы победил заводской спортсмен, а в высоком качестве заводских машин, в чести заводской марки.

Традиционные кроссы показали, что заводы улучшили качество своих новых моделей. И нужно, чтобы эти машины поскорее стали достоянием наших спортсменов.

Ю. ПОДВАЛЬНЫЙ,
ответственный секретарь Федерации
автотомоспорта Ленинграда,
судья республиканской категории.

Трудно начинать новую жизнь, когда тебе уже под пятьдесят, когда многие привычки стали строгим правилом не только для тебя, но и для близких. После напряженного трудового ритма четко распланированной армейской жизни — отдых, ничем серьезным не заполненные долгие дни.

«Разве могу я с этим мириться?» — думал демобилизованный офицер Александр Васильевич Горчаков, прибыв с семьей в Киев с Дальнего Востока, где он прослужил двадцать пять лет.

Нет, так продолжаться дальше не могло. И Горчаков с радостью принял предложение Киевского городского комитета ДОСААФ работать инженером-инструктором в автомотоклубе.

Нелегким было начало... Хозяйство клуба только-только налаживалось. В классе голые стены. В углу в беспорядке свалены запыленные, тронутые ржавчи-

— О чем говорить? Конечно, поможем!

Ребята окружили Горчакова, забросали советами, предложениями. Тут же распределили обязанности. Почин был сделан, и коснулся он всего клуба.

Шли неделя, другая. Кипела работа. Преподаватели, курсанты, общественные активисты оборудовали классы, чертили схемы, устраивали стенды. Многие агрегаты в разрезе изготовили в мастерских.

Сменились курсанты, но их участие в делах автомотоклуба стало доброй традицией.

Занятия проходят теперь в просторных классах. Здесь есть все необходимое: удобные поворотные стенды для разрезных двигателей, стеллажи с подобранными по темам занятий деталями. На стенах плакаты, схемы. Над грифельной доской действующий светофор.



На снимке: инженер-инструктор А. В. Горчаков и его воспитанник курсант В. Косенко, моторист одного из киевских заводов, член бригады коммунистического труда, на очередном занятии по изучению автомобильной техники.

Фото Ю. Осипова

ТАК ДЕРЖАТЬ!

ной детали. На столе несколько пожелтевших схем. Курсанты все молодые, беспокойные. Не все одинаково успевают. Были и такие, кто не хотел заниматься. Старший Горчаков прилагал много, а опыта не хватало. Иной раз подмывало отказаться от преподавательской работы, уйти, ничего не объясняя. Но он отбрасывал эту мысль и снова брался за дело, стремясь внушить курсантам уважение к шоферской профессии, расширить круг самых недоверчивых, помочь отстающим.

Александр Васильевич поближе познакомился с активом клуба, преподавателями, курсантами. Многие из них не удовлетворяли ни материальная база, ни состояние учебного процесса, ни результаты экзаменов. Нужно было как-то оживить, наладить дело, влить в него свежую струю, зажечь огонек творчества.

Решили провести открытое партийное собрание, поговорить откровенно обо всем.

Собрание продолжалось долго. Выступили начальники автомотоклуба Иван Максимович Оникпо, начальник учебной части клуба Юрий Григорьевич Матерев, преподаватели, инструкторы. Все говорили, что время диктует новые, повышенные требования, между тем дела в автомотоклубе не улучшаются: мало техники, учебных пособий, нет гаража, плохо оборудованы классы.

Слово взял Горчаков. Ему, свежему человеку, особенно заметны были недостатки, недоработки. Чтобы их устранить, Александр Васильевич предложил мобилизовать силы курсантов. На следующий день он обратился к слушателям:

— Без вас никак не обойтись. Штатных работников мало, а дело нужно поднять.

Недолго длилось молчание. Кто-то напомнил, что учиться осталось всего несколько месяцев. Вот придут новые курсанты, пусть они и заботятся. Но голоса прозвучали неуверенно.

Опять воцарилась тишина. Несколько минут преподаватель и его ученики молча смотрели друг на друга. Но вот кто-то задорно крикнул:

Полностью оборудованы и мастерские, и гараж.

Но люди по-разному оценивают свои дела и поступки. Иным все, что бы они ни сделали, кажется хорошим, умным и значительным. Другое... К этой категории людей относится и Александр Васильевич. Многолетняя армейская привычка быть все время на виду у большой массы людей выработала в нем умение взглянуть на себя как бы чужими глазами, объективно оценить каждый шаг.

И если база для учебы улучшилась, то в самом учебном процессе Горчаков видел еще много изъянов. Особенно трудным для него был первый выпуск.

Александр Васильевич не занимался натаскиванием курсантов по вопроснику: деловые консультации, носившие, скорее всего, характер собеседования и точного указания каждому, в чем у него недоработка по курсу, продолжались почти каждый вечер. И все же итоги экзаменов не совсем удовлетворили

ПРОДАЖА ПОКРЫШЕК БУДЕТ УПОРЯДОЧЕНА

В редакцию обратился автолюбитель Г. Д. Кусургаев из Ягоднинского района Магаданской области, рассказавший о нарушении порядка продажи автомобильных покрышек в Ягоднинской торговой конторе.

Как сообщила заместитель начальника Магаданского областного управления торговли тов. Рябухина, начальнику Ягоднинской торговой конторы предложено немедленно устранить имеющиеся недостатки в продаже автомобильных покрышек. Продажа легковых автомобилей, мотоциклов, запасных частей и шин теперь будет производиться в соответствии с письмом Министерства торговли РСФСР от 4 ноября 1962 года.

В этом письме рекомендовано продавать шины (не более четырех для автомобиля и не более двух для мотоцикла) с учетом срока амортизации и с обязательной отметкой в техническом паспорте только тем индивидуальным владельцам, автомобили и мотоциклы которых зарегистрированы в госавтоинспекции.

Горчакова. Класс не занял первого места, показатели других групп были выше. Но руководство и коммунисты автомотоклуба сумели правильно оценить работу, проделанную Александром Васильевичем, подметили глубину и осмысленность ответов большинства курсантов группы, которую вел Горчаков. Методы его работы обобщили. Ими стали пользоваться все преподаватели.

...Уже не одну группу курсантов выпустил Горчаков. Люди самых разных специальностей побывали его учениками. И для каждого из них Александр Васильевич — признанный авторитет, старший и опытный товарищ, к которому можно всегда обратиться за советом. Это доверие он заслужил своими глубокими знаниями, неизменно ровным обращением с курсантами. Он учит всегда примером и показом. Для курсантов он слесарь и токарь, механик и электрик, маляр и регулировщик. И где бы Александр Васильевич ни проводил занятия, он не отступал от принципа: рассказы, покажи, научи, а потом спрашивай.

Коммунист Горчаков — горячий пропагандист решений нашей партии. На политзанятиях и политинформациях он убедительно разъясняет смысл этих документов, тесно увязывает их с практикой, с жизнью.

В отчетном докладе ЦК ДОСААФ V Всесоюзному съезду имя Александра Васильевича Горчакова было названо в числе лучших преподавателей автомотоклубов нашего Общества.

* * *

В вестибюле здания автомотоклуба толпятся оживленные, принаряженные парии. Ни на минуту не умолкают шутки и смех. Экзамен позади. Ожидают Александра Васильевича. Наконец появляется Горчаков.

— Все-таки одна посредственная оценка есть, — как всегда неторопливо, констатирует преподаватель.

— Зато остальные все хорошие и отличные, — протестуют курсанты.

И Горчаков смягчается:

— Молодцы, друзья! Так и держатся! Б. НОВАК, общественный корреспондент журнала «За рулем».

г. Киев.

НА СТАРТЕ — МОТОЦИ

В минувшем спортивном сезоне советские мотоциклисты-«кольцевики» приняли участие во многих международных соревнованиях. Они стартовали и у себя дома, на таллинской трассе, и за рубежом: в Финляндии, Венгрии, Чехословакии и, наконец, в Германской Демократической Республике, где проходил один из этапов первенства мира.

Наш ведущий гощик заслуженный мастер спорта Н. Севостьянов смог в упорной борьбе со многими сильнейшими зарубежными соперниками занять два первых места в Таллине (классы 250

и 350 см³), первое место в Турку, третье — в Хельсинки (350 см³), четвертое — в Будапеште (350 см³), пятое — в Брно на розыгрыше Большого приза Чехословакии и, наконец, пятое (250 см³) и шестое (350 см³) места — на «Заксенринге» в этапе первенства мира.

Таким образом, во всех соревнованиях Н. Севостьянов оказался в числе призеров (на международных гонках шесть призовых мест).

В ответственных международных состязаниях держали экзамен не только наши спортсмены, но и советские мотоциклы. Они, если можно так выразить-

ся, тоже состязались, причем с такими первоклассными «соперниками», как «Хонда», МВ, МЦ, «Ява». В розыгрыше Большого приза ЧССР на наших машинах стартовали чехословацкие мастера Славичек и Чада, занявшие в классе 350 см³ второе и третье места.

Советские гошники во всех соревнованиях выступали на гоночных мотоциклах, созданных ЦКЭБ мотоцикlostроения в 1959 году (С-259) и в 1960 году (С-360). Конструкция их описана в журнале «За рулем» № 9 за 1961 год. За прошедшее время машины эти не подвергались существенным изменениям, так как резервы существующей конструкции полностью исчерпаны. Чтобы повысить мощность, нужно значительно увеличить число оборотов коленчатого вала, а оно ограничивается возрастающими силами инерции возвратно-поступательно движущихся деталей кривошипно-шатунного механизма и механизма газораспределения. Эти силы зависят от ускорений и масс этих деталей. Уменьшить как ускорения, так и массы, можно только одним путем — увеличением числа цилиндров (за счет их размеров) и числа клапанов в каждом цилиндре. В ЦКЭБ намечено создать конструкцию четырехцилиндрового двигателя рабочим объемом 350 см³.

Наши машины для кольцевых гонок некоторым изменениям все-таки подверглись. С этими изменениями, которые сохраняются в 1963 году, мы и ознакомим читателей. В прошлом году в конструкцию мотоцикла С-360 введено новое сухое сцепление, которое значительно облегчает пуск двигателя на старте и экономит таким образом столь важные в кольцевой гонке секунды. Дело в том, что у сцепления, работающего в масле, даже когда оно выжато, диски слипаются, так как масло обладает значительной вязкостью. Гонщику приходится тратить усилия и время на то, чтобы проверить их. В сухом сцеплении достаточно выжать рычаг, как двигатель полностью отсоединяется от заднего колеса.

Сухое сцепление (рис. 1) состоит из ведомого барабана 1 (он находится на шлицах первичного вала коробки передач), ведомых стальных дисков 7, ведущего барабана 8, ведущих фрикционных дисков 6, шариковых подшипников 5, сальника 9, нажимного диска 4, пружин 2 и механизма выжима 3. Ввиду того что весь механизм сцепления отделен от полости коробки передач сальником 9, масло, находящееся в этой полости, не попадает на поверхность трения дисков. Коэффициент их трения в 2,5—3 раза выше, чем у дисков, омываемых маслом. Поэтому стало возможным уменьшить число дисков с семи до четырех и снизить усилие пружин. В результате водителю стало легче выключать сцепление. Крышка 10 имеет несколько отверстий для охлаждения сцепления воздухом.

К спортивному сезону 1963 года на гоночных мотоциклах ЦКЭБ с четырехтактными двигателями намечено ввести двухсторонний передний тормоз (рис. 2), передающий реактивный момент на оба пера передней вилки одновременно.

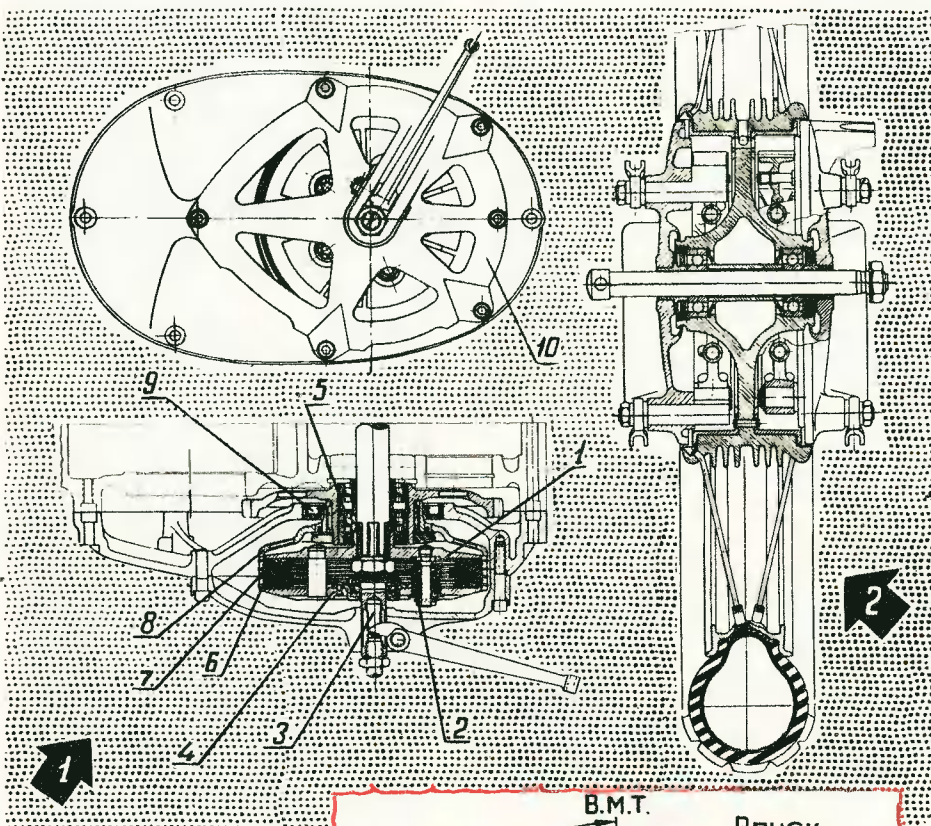
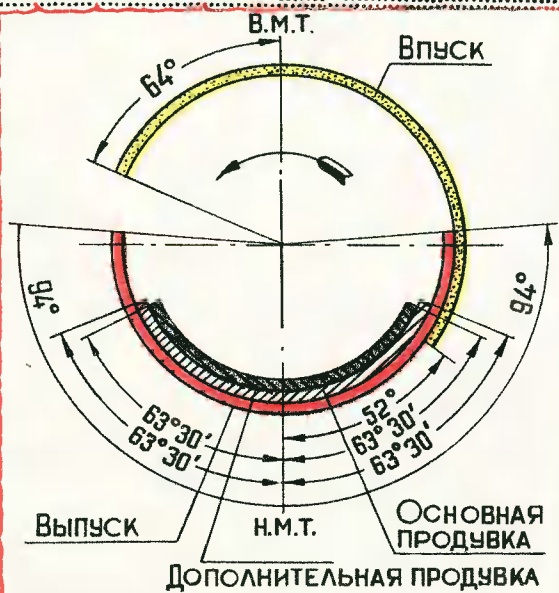


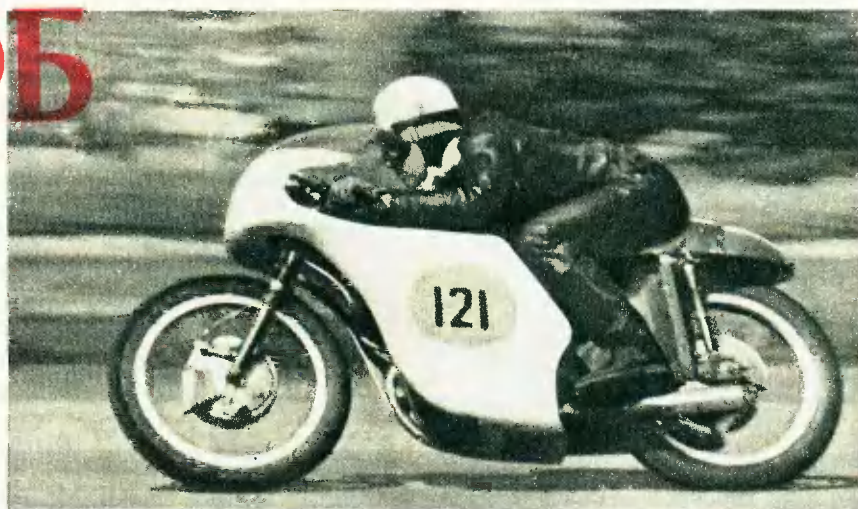
Рис. 1. Сухое сцепление мотоцикла С-360.

Рис. 2. Разрез переднего колеса гоночного мотоцикла ЦКЭБ.

Рис. 3. Фазы газораспределения мотоциклов С2-175 и С2-125.



КЛЫ ЦКЭБ



Это облегчает условия работы вилки и усиливает эффект торможения.

В прошлом году впервые в первенстве СССР участвовали новые мотоциклы ЦКЭБ с двухтактными двигателями рабочим объемом 125 см³ и 175 см³. Это — одноцилиндровые моторы с дисковым золотником на впуске, кривошипно-камерной продувкой и водяным охлаждением. Цилиндр имеет три продувочных канала. Камера сжатия образована двумя пересекающимися сферическими поверхностями. На передней части рамы мотоцикла установлен радиатор, соединенный резиновыми шлангами с рубашкой охлаждения цилиндра и головкой цилиндра. Вода в системе охлаждения циркулирует под действием эксцентрикового насоса.

Во время испытаний на стенде двигателя рабочим объемом 175 см³ (его наименование С2-175) развил мощность 30 л. с. при 9800 об/мин. Фазы газораспределения показаны на рис. 3.

Двигатель С2-125 отличается от своего более мощного двойника только диаметром цилиндра, который равен 51 мм; это делает отношение хода поршня к диаметру цилиндра равным 1,18. Таким образом, это двигатель длинноходный. Мощность его равна 24 л. с. при 9600 об/мин.

На мотоциклах ЦКЭБ с водяным охлаждением в Таллине выступили неоднократные чемпионы СССР В. Катомин и Н. Михайлов. Эти старты следует расценивать как первые дорожные испытания новой модели. Работники ЦКЭБ сейчас устраняют выявленные недостатки конструкции, и уже в 1963 году спортсмены получат более совершенную машину.

Дальнейшее увеличение мощности наших двухтактных двигателей возмож-

но, по-видимому, за счет применения двух цилиндров вместо одного — при уменьшении рабочего объема каждого из них до 62,5 см³. Это даст возможность значительно увеличить число оборотов коленчатого вала при неизменной средней скорости поршня и без повышения скорости газов.

За последние два года на международных гонках большое распространение получил класс мотоциклов с рабочим объемом двигателя до 50 см³. Мощность их достигает 10 л. с., а скорость — 130 км/час и выше. Думается, что советским конструкторам следует поработать над созданием отечественного мотоцикла этого класса с тем, чтобы уже в 1963 году выпустить его на первые старты.

Наконец, большой технический интерес представляет использование на гоночных мотоциклах роторных двигателей (принцип их работы был уже описан в журнале «За рулем»). Конгрессом ФИМ разрешено применение такого типа двигателей на спортивных машинах.

Успех в соревнованиях зависит не только от технических показателей го-

но мотоциклов, но и от квалификации гонщиков. Наша мотоциклетная техника достигла некоторых успехов. Есть перспективы дальнейшего роста мощностей двигателей и, следовательно, увеличения скоростей советских мотоциклов.

Фото Ю. Прелова

Что же касается квалификации гонщиков, то она, на наш взгляд, отстает от возможностей даже тех мотоциклов, которыми мы располагаем сейчас. Спортсменов, способных принять участие в серьезных международных соревнованиях, очень мало. Это, конечно, не повод для «передышки» конструкторам. Однако не лишне напомнить, что сомножители формулы побед в мотоспорте — техника и мастерство — должны расти одновременно.

С. ИВАНИЦКИЙ,
главный конструктор ЦКЭБ
мотоциклостроения по гоночным
машинам.

НОВЫЕ ЦЕПИ ДЛЯ ГОНОЧНЫХ МОТОЦИКЛОВ

Такая небольшая деталь мотоцикла, как цепь, доставляет немало неприятностей спортсменам. То соскочит с зубчаток, то оборвется, то натянется как струна. Длительное время наши конструкторы искали способы улучшения цепей. После неоднократных испытаний в Центральном конструкторско-экспериментальном бюро мотоциклостроения, изучения отечественного и зарубежного опыта конструкторы пришли к единому мнению: для гоночных мотоциклов необходимы специальные цепи. Они были созданы Даугавпилским заводом мотоциклов в соответствии с техническими тре-

бованиями ЦКЭБ мотоциклостроения и проверены на первенстве СССР по шоссейно-кольцевым гонкам. Первый экзамен был выдержан успешно.

Чем отличаются специальные цепи от серийных? Размеры их одинаковы, но конструкция деталей, материалы, из которых они изготовлены, и термообработка разные. Их главной особенностью является повышенная прочность.

Как известно, износостойкость трущихся деталей в большой степени зависит от их твердости. Поэтому втулка и ось новой цепи имеют очень высокую твердость.

Испытания на стенде позволили выяснить, отчего цепь растягивается. Это происходит от динамических ударов внутренней пластины о зубчатку, которые вызывают смещение внутренней пластины в сторону наружной; появляется сильное

трение между ними. В результате коэффициент полезного действия цепной передачи может понизиться до 0,85.

Как же был устранен этот

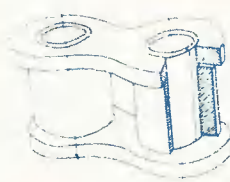


Рис. 1. Звено специальной цепи.

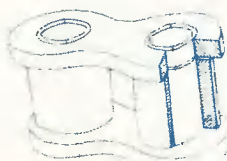


Рис. 2. Звено серийной цепи.

недостаток? Цепь гоночного мотоцикла выполнена с цельнотянутой втулкой внутреннего звена, имеющей заплечики для посадки пластины и развальцованные торцы (рис. 1). Втулки же серийных цепей изготавливают без заплечиков свертыванием в трубку пластинки, вырубленной из листа (рис. 2).

Чтобы избежать разрушения пластин и осей, применены более прочные материалы. Это позволило увеличить прочность цепей в полтора раза. Благодаря специальным роликам они надежно работают даже при скорости 30 м/сек.

Итак, специальные цепи для гоночных мотоциклов созданы. В этом большая заслуга коллектива Даугавпилсского завода.

Н. ПОЛЯКОВ,
начальник лаборатории
стендовых испытаний
ЦКЭБ мотоциклостроения.

Необходимое дополнение

О ПОДГОТОВКЕ ГОНОЧНЫХ МОТОРОВ К СОРЕВНОВАНИЯМ

О. ГАВРИЛОВ,
чемпион и рекордсмен страны, мастер спорта;
В. ЗЕЛЬГЕР,
мастер спорта

Многих спортсменов-водномоторников, особенно выступающих на скутерах класса «СИ», в последние годы преследуют неудачи. Причина этих неудач почти у всех одна и та же: неумение обращаться с форсированными гоночными моторами. Как предотвратить преждевременный выход двигателя из строя, лучше и быстрее подготовить их к соревнованиям? На эти вопросы, представляющие большой практический интерес, отвечают в публикуемой ниже статье ленинградского мастера спорта О. Гаврилов и В. Зельгер. Хотя авторы и относят свои рекомендации только к двигателю «Дельфин-175», они в значительной своей части могут быть распространены и на моторы других моделей.

Большинство спортсменов-водномоторников выступают в классе «СИ» на скутерах с моторами «Дельфин-175», выпускаемыми в Германской Демократической Республике.

Эти гоночные двигатели высокого класса, имеющие большую литровую мощность (порядка 180 л. с.). Вот почему все их узлы работают при нагрузках, близких к предельно допустимым. Вполне естественно, что моторесурс моторов весьма мал, и лишь тот спортсмен может рассчитывать на успех, которому удастся сохранить его для соревнований.

Как этого добиться? Прежде всего надо сократить до минимума время работы мотора при его доводке, затрачиваемое на подбор наилучшего угла опережения зажигания, свечи, вилта, на регулировку карбюратора и др. Даже у опытных гоночников оно нередко в 8—10 раз превышает время непосредственного участия в гонке.

Неполадки в работе системы питания особенно часто служат причиной выхода из строя мотора. Поэтому на нее следует обратить особое внимание.

Система питания «Дельфина-175» включает в себя лишь карбюратор. Она должна быть дополнительно оборудована топливным баком, шлангами и устройством для подачи топлива в поплавковую камеру карбюратора.

Если в качестве топлива применяется бензин, желательно иметь бак емкостью не менее 5 л, если метанол — емкостью 10 л. В последнем случае следует учитывать одну особенность. Алюминиевый бак нельзя использовать для метанола. При взаимодействии его с некоторыми алюминиевыми сплавами на стенках довольно быстро образуется осадок в виде хлопьев, засоряющих топливопроводы.

Бак должен быть герметичным, снабжен герметически закрывающейся пробкой и надежно закрепленными в нем штуцерами — входным и выходным. Его устанавливают в корпусе скутера обычно около транца. Выходной штуцер лучше всего располагать с правой по ходу скутера стороны бака, чтобы предотвратить отлив топлива на поворотах.

Топливные и воздушные шланги плотно надевают на штуцеры и крепят мяг-

кой прочной проволокой или хомутами. Желательно, чтобы шланги, особенно для подачи топлива из бака к карбюратору, были прозрачными, из пластмассы. Это даст возможность своевременно определять некоторые неполадки в системе питания.

В инструкции, прилагаемой к моторам «Дельфин-175» выпуска 1962 года, приведена схема топливоподающего

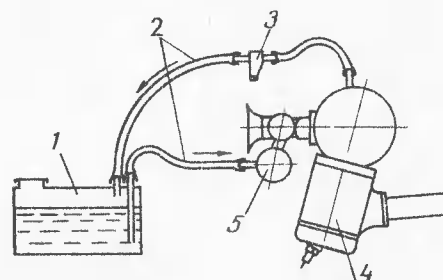


Рис. 2. Схема устройства для подачи воздуха с использованием нагнетательного клапана: 1 — топливный бак; 2 — шланги; 3 — нагнетательный клапан; 4 — двигатель; 5 — карбюратор.

устройства с использованием давления воздуха от предварительно накачанной камеры автомобильной или мотоциклетной шины. Постоянное давление в баке поддерживается с помощью газового редуктора. Такое устройство надежно, но применение его затруднено, так как очень сложно приобрести малогабаритные редукторы.

Как же быть спортсменам? Можно порекомендовать им использовать для подачи топлива два варианта устройств. Вот что они собой представляют.

Схема устройства с использованием запаса воздуха в камере футбольного (или какого-либо другого) мяча представлена на рис. 1. Камера накачивается до диаметра 280—300 мм (6—7 полных выдохом). Это создает давление порядка 0,08 кг/см². Запаса воздуха в камере вполне хватает на 17—20 минут работы мотора. Ее можно удобно разместить в корпусе скутера под палубой, не стесняя гощика.

На рис. 2 изображено другое, более совершенное, но и более сложное устройство, основанное на применении нагнетательного клапана типа «Кенниг». Он как бы сочетает в себе перепускной и редукционный клапаны. Конструкция его ясна из рис. 3. Все детали этого устройства, кроме перепускного клапана 3, шарика-клапана 5 и пружины 7, должны быть изготовлены из латуни.

При заворачивании впускного штуцера 1 необходимо обеспечить герметичность его соединения с корпусом 2 клапана, для чего под шестигранный буртик

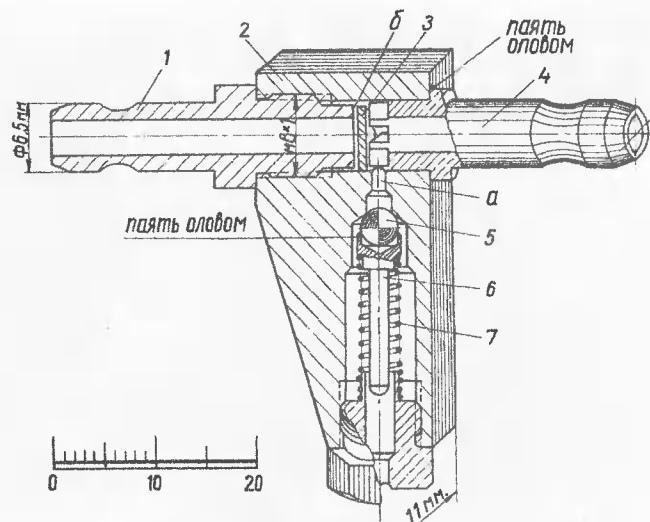


Рис. 3. Нагнетательный клапан типа «Кенниг».

штуцера следует подложить тонкую прокладку из фольги, фибры или органической пленки. На торцевой поверхности выпускного штуцера 4 надо прорезать два перпендикулярных друг к другу шлица глубиной и шириной по 1—1,5 мм для пропуска газов, а при пайке штуцера 4 повернуть его в корпусе 2 так, чтобы один из шлицев стал против отверстия а.

Поверхность 6 штуцера 1 должна быть чистой и плоской для плотного прилегания клапана 3, изготовляемого из пластмассы — тефлона, гетинакса, винилпласта, текстолита и др.; рабочую плоскость желательно довести на притирочной плите.

Полость корпуса 2, в которой находится клапан 3, делают с гладкими стенками; длину ввертной части штуцера 1 рассчитывают так, чтобы клапан 3 имел осевое перемещение (ход) 0,3—0,4 мм. Роль редукционного клапана, срабатывающего при чрезмерном давлении, выполняет стальной шарик 5 диаметром 3—4 мм. Его припаивают к штоку 6.

Пружину 7 навивают из стальной или бронзовой пружинной проволоки диаметром 0,15—0,20 мм. Ее параметры (число витков, длина) уточняют после сборки: клапан 5 должен открываться при давлении 0,20—0,25 кг/см².

Нагнетательный клапан в сборе промывают топливом перед каждым выходом на воду для удаления соринки и загустевшего масла.

Штуцер 1 соединяется шлангом со штуцером, ввернутым в картер с правой (по ходу) стороны вместо резьбовой пробки. Для этой цели можно использовать штуцер, входящий в комплект «Дельфина-175», только отверстие в нем необходимо рассверлить до диаметра 2—3 мм. Шланг длиной не более 200 мм должен быть плотно надет на штуцер 1. Штуцер 4 соединяется с входным штуцером бака.

Топливоподающий насос мотора «Москва» непригоден для использования на «Дельфине». Он предназначен для сравнительно малооборотного двигателя.

На моторах «Дельфин» с 1961 года устанавливают карбюратор гоночного типа BVF 30R (рис. 4). Он имеет поплавковую камеру 5 с нижним подводом топлива. Это в некоторой мере предохраняет ее от переполнения при чрезмерном давлении топлива. Камера крепится к корпусу 2 карбюратора угольным 13, конструкция которого позволяет при любом наклоне мотора установить ее вертикально, что необходимо для надежной работы поплавкового механизма.

Из поплавковой камеры топливо поступает через колодец распылителя 15 и главный жиклер 16 и по каналу 17 — к жиклеру холостого хода 18. Качество смеси, образуемой в системе холостого хода, регулируется с помощью регулировочного вилта 21 изменением количества воздуха, проходящего через воздушный жиклер 19.

В главной дозирующей системе ис-

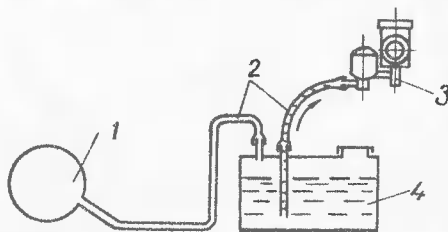


Рис. 1. Схема устройства для подачи воздуха с использованием камеры мяча: 1 — камера; 2 — шланги; 3 — карбюратор; 4 — топливный бак.

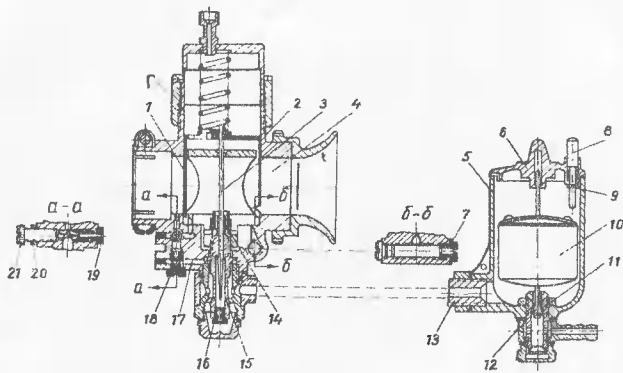


Рис. 4. Карбюратор.

пользовано и пневматическое и механическое торможение топлива. Пневматическое обеспечивается воздухом, поступающим через воздушный жиклер 7 главной системы в полость корпуса и оттуда через отверстие 14 к срезу распылителя. В карбюраторах последних выпусков диаметр главного воздушного жиклера увеличен до 4 мм (маркировка «400» или «40»). Это обеспечивает лучшую приемистость двигателя при полностью открытом дросселе 1.

Механическое торможение топлива осуществляется дозирующей иглой 3, закрепленной в дроссельном золотнике. При перемещении дросселя благодаря коническому профилю иглы изменяется проходное сечение распылителя.

Воздействием этих двух способов торможения на истечение топлива из распылителя под влиянием разрежения, возникающего в главном воздушном канале 4, и достигается необходимое для данного режима соотношение воздуха и топлива в рабочей смеси.

Работа двигателя сопряжена иногда со значительными вибрациями. Особенно сильно влияют они на карбюратор, в частности, влекут за собой «переливание» поплавковой камеры, то есть подъем уровня топлива выше нормы. Объясняется это тем, что вибрирующий запорный клапан 12 не может плотно закрыть отверстие в седле 11 и пропускает топливо. В результате резко обогащается смесь, что вызывает падение мощности двигателя. А это сильно затрудняет вывод винта в «прорыв» — в режим кавитации и последующий выход скутера на глиссирование. Зачастую же двигатель просто глохнет.

Как предотвратить вибрацию? Хорошие результаты дает замена стандартного поплавка 10 более легким поплавком отечественного карбюратора К-28В старого выпуска (с большой поплавковой камерой).

Вибрации часто вызывают срезание шпильки 9 утопителя 8, а иногда приводят к поломке деталей карбюратора. Вот почему каждому спортсмену, выступающему на скутере с мотором «Дельфин», необходимо переделать крышку 6 поплавковой камеры карбюратора BVF 30R, как показано на рис. 5. Такая переделка, кроме того, обеспечивает и большое удобство, поскольку по положению стержня А запорного клапана можно всегда судить о том, сколько топлива имеется в поплавковой камере.

Для предотвращения поломки и самоствинчивания деталей карбюратора при вибрациях полезно изготовить патрубков, обеспечивающий мягкое его крепление (рис. 6).

Рекомендации по регулировке карбюратора выпуска 1962 года, изложенные в инструкции, сводятся лишь к подбору главного жиклера. Они, конечно, не являются исчерпывающими.

Регулировку холостой ход на «Дельфине» практически нет смысла. Наименьшие устойчивые обороты коленчатого вала двигателя лежат в диапазоне 2000—3000 в минуту, где влияние системы холостого хода сказывается очень мало. Достаточно отвернуть на 1,5—2 оборота регулировочный винт 21 (рис. 4) и затем законтрить его гайкой 20.

Самое трудное в регулировке карбюратора — определить качество смеси при том или ином главном жиклере на режиме максимальной мощности, и при том или ином положении дозирующей

иглы — на переходных режимах. Опыт и навыки спортсмена играют тут основную роль. Но есть и объективные признаки обедненной и обогащенной смеси. Так, если двигатель, едва винт входит в «прорыв», снижает обороты и «чихает» в карбюратор, если при переходе из режима кавитации в загуженный режим он «сбрасывает» обороты до малых, то смесь очень бедна, а следовательно, мал главный жиклер. В данном случае следует применить жиклер большего (на 0,1 мм) диаметра. При очень большом диаметре главного жиклера двигатель после пуска на воде, как правило, не развивает оборотов и глохнет.

Как же установить качество смеси на ходу?

При движении с полностью открытым дросселем богатая смесь определяется по следующим признакам: мотор работает с редкими — один раз в 3—5 секунд — переборами (надо учитывать, что

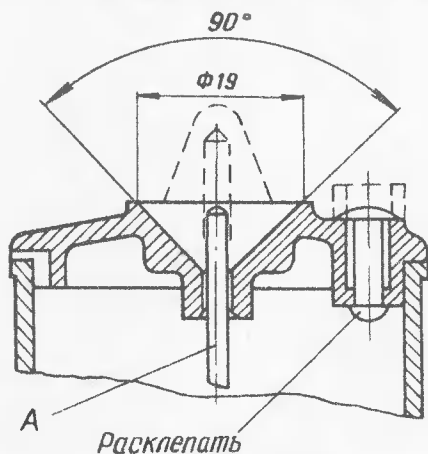


Рис. 5. Переделка крышки поплавковой камеры (отверстие утопителя заглушить).

неисправная свеча или магнето могут вызвать почти такие же перебои); звук выпуска имеет глухой тон; наблюдается повышенное дымление из глушителя и появляется «строчка» — работа через тент при незначительном прикрытии дросселя; двигатель «садится» при незначительном прикрытии главного воздушного канала (диффузора) пальцем; свеча (после остановки двигателя на полном дросселе выключением зажигания) сильно закопчена или даже сырая.

из нашей почты

«ВЕСЛО» С МОТОРОМ

На Урале, Алтае, Дальнем Востоке много мелководных рек с быстрым течением, где нельзя использовать подвесные ядочные моторы (не говоря уже о стационарных двигателях). В результате многочисленные любители водно-моторного спорта и туризма являлись возможности совершать походы по рекам, изучать родной край. Почему бы конструкторам не подумать о создании подвесных моторов типа мотовесла? Такой несложный в изготовлении двигатель для лодок должен иметь мощность 7—8 л. с. Чтобы регулировать его на ходу, нужно предусмотреть колебания анта в рабочем положении от 40 до 20 сантиметров. Аналогичные конструкции выпускаются за рубежом и пользуются большим спросом. Десятки тысяч советских граждан приветствовали бы появление мотовесел.

И. КОЛЧАНОВ.

г. Чусовая.

Признаками бедной смеси являются хлопки («чихание») в карбюратор; улучшение хода, когда диффузор немного прикрывают пальцем или слегка опускают дроссель; очень резкий звук выпуска; нагар с металлическим блеском (или серый) на электродах и изоляторе свечи.

Состояние свечи, когда двигатель заглушен при полном дросселе выключением зажигания является наиболее объективным показателем качества смеси. Если состав ее нормальный — торец резьбовой части и боковой электрод свечи покрыты ровным бархатистым темнокоричневым нагаром, изолятор имеет цвет от коричневого до желтого.

Отсутствие специального масла для гоночных двухтактных двигателей нередко не позволяет использовать бензин в качестве топлива для «Дельфина-175». Попытки же применить другие масла большей частью приводят к выходу мотора из строя.

Поэтому оправдано использование в качестве топлива метанола (метилового спирта). Он имеет определенные достоинства и, в частности, снижает тепловую напряженность двигателя, несколько повышает мощность, делает его менее чувствительным к изменению атмосферных условий, а главное, позволяет применить касторовое масло.

Перевод «Дельфина» на метанол требует обязательной переделки карбюратора. Прежде всего рассверливают распылитель до диаметра 3 мм. Далее изготовляют набор жиклеров диаметром от 1,7 до 2,2 мм через 0,1 мм. Целесообразно выточить их по образцу или использовать любые жиклеры подходящей длины с резьбой М6×0,75 (например, от карбюратора мотоциклов «Ява»).

Применяют метанол в смеси с касторовым маслом в соотношении от 18:1 до 20:1 (от 550 до 500 см³ на 10 л топлива).

Перед выходом на воду необходимо законтрить с помощью мягкой проволоки гайку г (см. рис. 4) крышки дроссельного колодца. Пользуясь в качестве смазки касторовым маслом, следует обязательно промывать дроссель и поплавковую камеру карбюратора, а также нагнетательный клапан. Дело в том, что остающееся на деталях масло на 2—3-й день застывает и может препятствовать их работе.

Чтобы добиться эффективной доводки двигателя, на скутере желательно иметь прибор для замера скорости (например, манометр). Регулировку нужно выполнять по возможности на тихой воде, так как в противном случае труд-

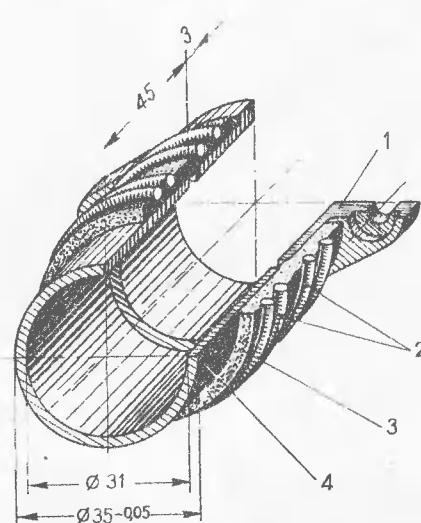


Рис. 6. Патрубок, смягчающий вибрацию карбюратора: 1 — стандартный патрубок крепления карбюратора; 2 — хомуты (или проволока); 3 — дюритовый шланг; 4 — втулка (самодельная).

но уловить ненормальности в работе двигателя.

Все эти рекомендации и дополнения проверены на практике.

Ленинград.

Когда в товарищах



многие недостатки в организации движения, но сделано еще далеко не все. Многочисленные письма в редакцию журнала свидетельствуют, что отсебятные и разноречивые толкования правил движения, нарушению установленных стандартов конец еще не положен.

Как ни обстоятельны Правила, они определяют лишь общий порядок движения транспортных средств. О его конкретных условиях водителя извещают дорожные сигнальные знаки. Но давайте посмотрим, всюду ли их применение продиктовано необходимостью, всегда ли они помогают водителю разобраться в складывающейся обстановке?

Для начала выберем самый простой знак — «Въезд запрещен». Кажется, здесь все ясно. Еще с курсантской скамьи водители помнят: коль висит «кирпич», представь, что перед тобой стена.

Работники ОРУД-ГАИ города Таллина, видимо, не согласны с этим. Они решили «смягчить» категорическое предписание знака, вывешенного на ул. Выру, указателем, из которого следует, что все же «Въезд разрешен грузовому транспорту для погрузки и разгрузки товаров и инвалидным машинам» (фото 1). Но если под знак может въехать грузовик, почему это запрещено легковому таксомотору с товаром, «Москвичу»-универсалу или машине, оборудованной для перевозки людей? Не разумнее ли было повесить знак «Сквозной проезд запрещен» и не заставлять водителя усомниться в справедливости того, чему его учили в автошколе? Да и как прочитать текст указателя, если по правилам водитель обязан за 20 метров до знака развернуться для движения в обратном направлении? Наконец, ему придется решить и еще одну задачу: чему все-таки подчиниться — знаку «Въезд запрещен» или находящейся рядом стреле-указателю «Одностороннее движение»? Острые которой направлено как раз в «закрытый» проезд?

К сожалению, этот пример не единичен. Видимо, и работники московского ОРУД полагают, что на «стену» можно ехать. Два квартала улицы Зацепы закрыты для въезда со всех сторон. Заметим, кстати, что на улице находится около десятка магазинов, торговых баз, не говоря уже о жилых домах, к которым нельзя отовсюду запретить подъезд.

Но сейчас речь о другом. Много лет водителей, подъезжавших к Зацепе сму-



щало совершенно непонятное соседство знаков «Въезд запрещен» и «Стоянка запрещена». И действительно, было чему удивляться. На кого же распространял свое действие последний знак, если движение по улице запрещено? Недавно, правда, его сняли, но таких «зацепских» вариантов в городе еще немало. Посмотрите на фото 2. Улица 25-го Октября. Движение только направо. Однако и здесь в продолжении проезда висит знак, запрещающий стоянку. Кому — неизвестно.

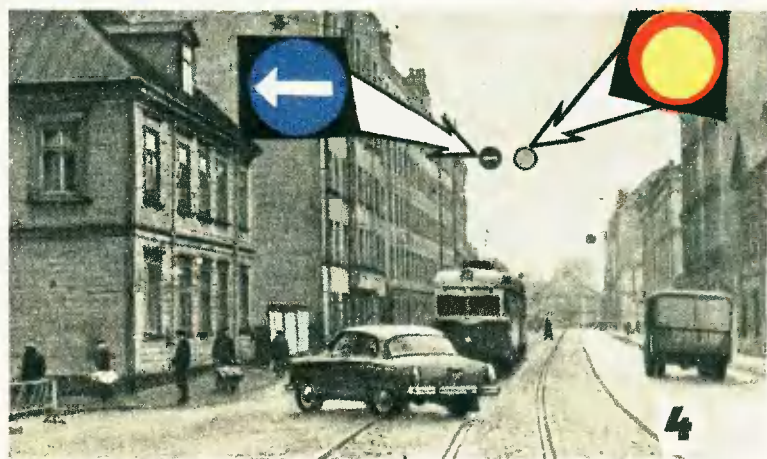
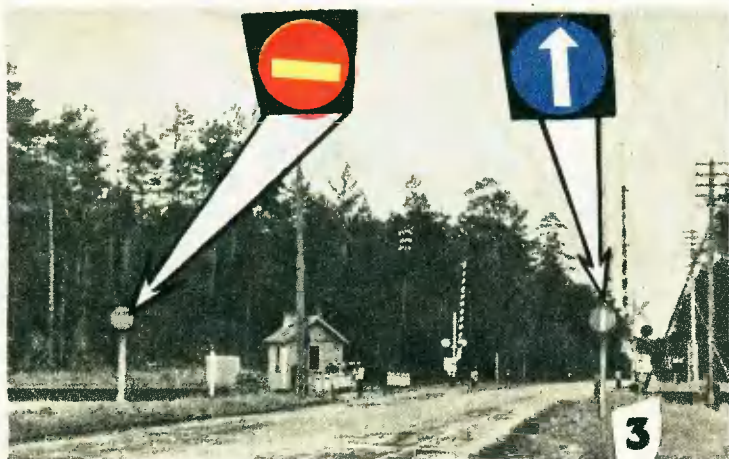
А вот как «оформляются» железнодорожные переезды в Латвии (фото 3). Кроме стандартного предупреждающего знака, с левой стороны устанавливается все тот же знакомый нам «кирпич». В ГОСТе записано: «...знаки могут повторяться на левой стороне улицы или дороги». Значит, въезд на переезд закрыт? Вот уж совсем непонятно! Причем эффект «нововведения» дополняется еще одним знаком: «Движение только прямо». Но это уже, по-видимому, для тех водителей, которые, несмотря на запрет, въехали на переезд и могут по-

Когда в товарищах согласия нет — на лад их дело не пойдет! — гласит народная мудрость. Однако, как ни странно, эту простую и всем понятную истину иногда еще приходится доказывать.

Машины с номерами самых различных городов можно встретить сегодня на дорогах любого района и области страны. И просто необходимо, чтобы водитель всюду встречал одинаковые требования, чтобы методы и способы регулирования движения в Рязани и Кишиневе, Баку и Мурманске, в других городах не отличались друг от друга.

Немало хлопот и неприятностей доставляли в свое время шоферам многочисленные «местные» законы движения автотранспорта. Когда были введены единые для всей страны Правила, наверное, многие из водителей облегченно вздохнули: «Ну, теперь дело пойдет на лад!»

И вот прошло два года... Устранены



согласья нет...

пытаться продолжать путь... по железнодорожному полотну. Не правда ли все это напоминает головоломку?

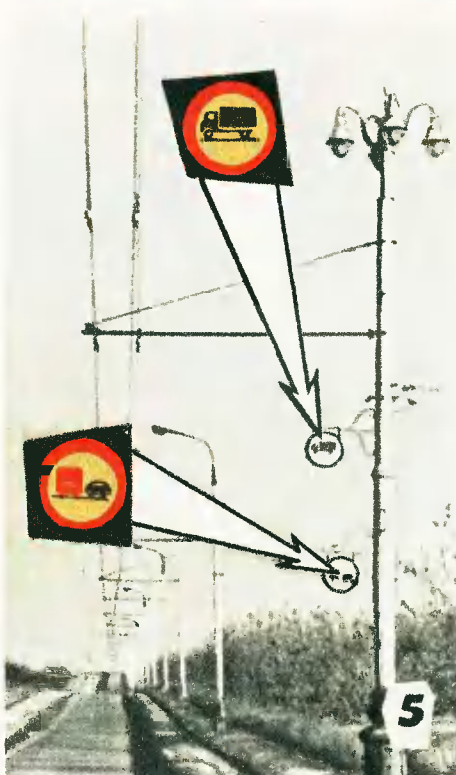
А как понять сочетание знаков, которые встречаются на некоторых улицах Риги? «Сквозной проезд запрещен», в рядом — «Движение только налево» (фото 4). Но ведь каждый из них исключает «соседа»! Причем знак «Движение только налево» установлен за перекрестком, что совершенно противоречит Правилам. По всей вероятности, его спутали с указателем: ведь в этом случае надо было просто использовать дополнительные средства к знакам — табличку с указанием направления объезда.

К снимку, сделанному на Ленинских горах в Москве (фото 5), и пояснений никаких не нужно. Если проезд грузовым автомобилям запрещен, то какой смысл в знаке «Обгон грузовым автомобилям запрещен»? Поясним, что «местный подъезд» здесь исключен: в зоне действия знака нет ни одного предприятия, жилого дома или другого объекта, к которому мог бы следовать автомобиль.

Теперь посмотрите, с какой вольностью относятся к установке знаков в Киеве. Улица Красноармейская ведет к стадиону. В дни спортивных состязаний на ней появляется этот знак: «Остановка запрещена» (фото 6).

Здесь многое непонятно. Во-первых, почему запрещена остановка? На улице много магазинов, культурно-бытовых учреждений, предприятий, жилых домов. Разве не достаточно было лишь ограничить стоянку? Во-вторых, кто придумал такую установку знака? Государственный стандарт требует, чтобы от нижнего края знака до поверхности дороги оставалось расстояние в 2—2,5 метра. Иначе водителю и рассмотреть его трудно. В Киеве этим требованием ГОСТа пренебрегли. Удивляет и другое: расположен знак прямо над осевой линией. Как же определить, на какую сторону улицы распространяет он свое действие? Такая установка разрешалась прежде правилами движения. Не ими ли руководствуются до сих пор работники киевского ОРУДа?

Если вы, путешествуя на мотоцикле, приедете в Ленинград, не думайте, что вам удастся полюбоваться Медным всадником. На автомобиле к памятнику подъехать можно, на мотоцикле — и не пытайтесь! Медный всадник со всех



сторон огражден знаками «Остановка запрещена» с дополнительной табличкой... «только мотоциклам».

Мотоциклистам в Ленинграде вообще не повезло. Им запрещено движение по многим центральным проспектам и улицам города.

Приходится «петь страдания» и саратовским мотоциклистам. По проспекту имени Кирова в Саратове движение мотоциклов также запрещено. Может быть, в этом и была необходимость. Мы хотим рассказать о другом. Всем известно, что под этот запрещающий знак «местный подъезд» в пределах одного квартала возможен. Однако, как сообщили нам мотоциклисты А. Турчанинов, Г. Рудаков, А. Новорасов и другие, работники ГАИ за такие действия наказывают мотоциклистов вплоть до лишения водительских прав. Не кажется ли госавтоинспекции Саратова, что она по-своему толкует правила движения?

Дорожные сигнальные знаки и указатели должны помогать водителям в ра-

боте, содержать точную, а главное — необходимую информацию об ограничениях в организации движения, не предусмотренных общими правилами. К сожалению, случаи, описанные нами, не могут в этом служить примером.

Чтобы каждый человек за рулем уважал (именно так!) дорожные знаки и указатели, применение их должно быть оправдано действительной необходимостью. Увы, это непереносимое условие выполняется далеко не всегда и не везде. Скажем, во Львове они иногда используются просто для «украшения» улиц, как элемент их «художественного оформления».

О чем предупреждает водителя, например, указатель, который установлен в самом центре Львова у пересечения Торговой улицы с проспектом Ленина (фото 7)? О том, что движение через перекресток разрешено в два ряда, что из правого ряда он должен повернуть только направо, а из левого — двигаться прямо и налево.

А нужен ли такой указатель? Обо всем этом достаточно четко и определенно сказано в 46-й и 58-й статьях Правил. Более того, в практике движения (как это видно из помещаемого снимка) требование указателя не всегда выполнимо.

Обратите внимание заодно и на необычные миниатюрные светофоры. Вы не встретите подобных ни в одном другом городе. Можно только посочувствовать львовским шоферам, которые обречены на нелегкий труд, отыскивая в огнях реклам и вывесок сигналы такого светофора. А уж иногороднему водителю это совсем не по плечу.

Повторяем: много полезного и важного сделано в деле безопасной эксплуатации автомобилей и мотоциклов, но работа эта еще далеко не закончена.

Читателя, вероятно, заинтересует вопрос: почему работники, занимающиеся организацией движения автотранспорта, действуют столь несогласованно? Отчего в их работе еще так много отступлений от общепринятых стандартов, разночтений единых Правил, которые должны стать законом на всей территории страны?

Увы, на этот вопрос мы ответить не сможем. Предоставим сделать это товарищам из госавтоинспекции.

Г. АРКАДЬЕВ,
Е. ВЛАДИЧ.



ИСПЫТАНИЯ И ПОДБОР СВЕЧЕЙ К ДВИГАТЕЛЯМ

Знаете ли вы, какой долгий путь проходит свеча зажигания от рождения до внедрения в серийное производство? Создавая ее, конструктор должен предусмотреть очень многое, но главным требованием является соответствие ее тепловой характеристики основным режимам работы двигателя.

Критерием оценки тепловой характеристики свечи является так называемое калильное число, определяющее верхний тепловой предел ее работоспособности. Чем более напряженные тепловые режимы двигателя, тем выше должно быть калильное число свечи, и наоборот. Если, например, для двигателя автомобиля ЗИЛ-164 ставят свечи типа А16У с калильным числом около 135 единиц, то двигатель автомобиля «Москвич-407», который работает на более напряженных режимах, требует свечи с калильным числом не менее 165-170 единиц.

Одним из ответственных этапов создания новых свечей является их испытание. После изготовления опытных образцов их тарируют на специальной моторной установке, позволяющей путем сравнения с эталонной свечой определить с достаточной точностью калильное число. Затем начинаются всесторонние лабораторные испытания, в процессе которых проверяют бесперебойность искробразования под давлением, герметичность по центральному электроду и корпусу свечи, сопротивление изолятора электрическому пробое и т. д. Проводятся эти испытания на специаль-

ном приборе, сконструированном в НИИ автоприборов.

Затем свечи подвергают термическому испытанию. После нагрева до 700 градусов и последующего охлаждения они вновь поступают в лабораторию для повторной проверки тех же параметров.

Но вот лабораторные испытания успешно завершены. Это, однако, не значит, что можно сделать вывод о пригодности свечей. Предстоит еще длительные эксплуатационные испытания.

Большие партии свечей устанавливают на автомобили, работающие в самых разнообразных условиях. Так, свечи теплового ряда НИИ автоприборов типа Э319, предназначенные для замены менее совершенных свечей А16У двигателя ЗИЛ-164, испытывают на городских и междугородных автобусах, бортовых грузовых автомобилях и самосвалах, автокранах и автокомпрессорах, на автопоездах и т. д. Для сравнения на некоторые двигатели устанавливают свечи массового производства.

Чтобы иметь возможность следить в процессе испытаний за поведением свечей, предварительно в лабораторных условиях измеряют высоту центрального и толщину бокового электродов, зазор между ними, давление перекрытия искробразования, герметичность по центральному электроду и по корпусу и т. д. Эти данные по каждой свече записывают в специальные карточки, которые служат основным документом при испытаниях.

Через каждые 5—8 тысяч километров пробега автомобилей вновь определяют те же параметры. По их изменению можно судить о работоспособности и долговечности свечи.

Эксплуатационные испытания продолжают до выхода свечей из строя. После этого их исследуют с целью выявить причины отказа в работе.

Испытания позволили установить, что свечи нового теплового ряда, созданные в НИИ автоприборов, значительно превосходят по своим эксплуатационным

свойствам свечи, выпускаемые промышленностью сейчас. Например, свечи А16У выходят из строя в среднем после 30 тысяч километров пробега автомобиля, тогда как срок службы новых свечей типа Э319 составляет 75—80 тысяч километров. За счет чего это достигнуто? В результате применения токопроводящего стеклогерметика для герметизации центрального электрода полностью устранено просачивание газов в соединении. Хорошая герметичность позволяет уменьшить износ центрального электрода, способствует улучшению работы двигателя. Не случайно поэтому предполагается в ближайшее время взамен выпускаемых сейчас свечей начать производство новых свечей теплового ряда НИИ автоприборов.

Итак, вы знаете, как определяют эксплуатационные свойства свечей для двигателей серийных автомобилей. А если они требуются для новых моделей автомобилей и мотоциклов? В этом случае свечи приходится специально подбирать к двигателю. Вначале проводят моторные испытания. После описанной выше лабораторной проверки берут несколько комплектов свечей с различными калильными числами. Их поочередно испытывают на двигателе, находящемся на стенде. Двигатель работает на режимах максимальной мощности, холостого хода и промежуточных режимах.

На режиме максимальной мощности у свечи, имеющей низкое калильное число, возникает так называемое калильное зажигание. Стоит установить свечу с более высоким калильным числом, и это явление исчезнет. Казалось бы, вопрос решен. Но это не так. Существует другая опасность: чем выше калильное число, тем больше свеча склонна к «забрызгиванию». При промежуточных режимах, и особенно при режимах холостого хода, на электродах накапливается копоть и в конце концов свеча перестает работать. Кроме того, такая свеча не сможет обеспечить надежный пуск двигателя.

Правильный подбор свечей не только исключает подобные явления, но и улучшает работоспособность двигателя. После моторных стендовых испытаний предварительно выбирают тип свечей, обеспечивающий работу на холостом ходу. Их испытывают на стенде 400—500 часов для определения износостойкости и работоспособности. При этом периодически замеряют те же параметры, что и во время эксплуатационных испытаний.

Параллельно проводят всесторонние дорожные испытания. Они необходимы потому, что на стенде при всем желании невозможно полностью имитировать те условия, в которых работает двигатель. Это подтверждается следующим примером. По результатам стендовых испытаний к двигателю ЗА3-965В микролитражного автомобиля «Запорожец» была подобрана свеча типа А9У. В процессе дорожных испытаний выяснилось, однако, что она перегревается вследствие недостаточной вентиляции подкапотного пространства и не обеспечивает нормальной работы двигателя. Пришлось рекомендовать для «Запорожца» другие свечи — типа А75У.

Во время стендовых и ходовых испытаний непрерывно замеряют температуру уплотняющих колец под свечами, головки цилиндров, охлаждающей среды и т. д.

Ю. МИХАЙЛОВ,
инженер.

Из нашей почты

«ЗНАЮ Я ВАС, МОТОГОНЩИКОВ...»

Читая журнал «За рулем», я радуюсь за тех, кто выступает в соревнованиях, и горжусь людьми, которые их организуют. А вот у нас в Магнитогорске все обстоит иначе! До 1962 года в городе с полумиллионным населением было около 10 спортивных машии, соревнования проводились один-два раза в год, да и то где-нибудь вдали. Однажды я услышал, как женщина при виде мотогонщика воскликнула: «Смотри-ка, космонавт едет! А колпак-то, а колпак-то на голове какой!». Мне тогда стало стыдно и за нее, и за себя, и за тех, кто руководит мотоспортом в нашем городе.

И вот мы, спортсмены, решили провести кросс в честь Дня Советской Армии. Сами расчистили трассу. Написали афиши, нарисовали плакаты, председатель городского комитета ДОСААФ помог достать радиомашину; для охраны трассы пригласили дружинников. Осталось получить формальное разрешение на проведение кросса, к которому мы готовились, как к большому празднику. Но вместо разрешения пришла резолюция заместителя председателя горисполкома т. Щерипова: «Соревнование в районе «Северного парка» не разрешаю с целью сохранения зеленых насаждений».

Прямо с трассы поехали к т. Щерипову. Мы привели ему самые веские доводы: за двадцать дней тренировок с деревьев не упала ни одна веточка, снеговой барьер по обеим сторонам трассы превышает полметра, и еще ни разу не было случаев, чтобы гонщик вылетал за такой барьер. Но т. Щерипов был неумолим: «Знаю я вас, мотогонщиков», — ответил он, — откройте глаза и ничего перед собой не видят!»

Тан были сорваны соревнования, столь нужные для развития мотоспорта в городе. А ведь мы знаем, что в других городах не только зимой, но и летом мотоциклисты стартуют в парках, на улицах и площадях. Десятки тысяч зрителей собирают эти соревнования смелых и умелых. В Москве на Ленинских горах предстоит розыгрыш чемпионата мира по мотокроссу. Только в Магнитогорске дела обстоят по-иному. Видимо, и впрямь космическая ракета будет у магнитогорцев более известной машинной, чем спортивный мотоцикл.

По поручению мотоспортсменов
Н. РЫЖКОВ.

г. Магнитогорск.

ТОРМОЗ НА КОЛЕСЕ КОЛЯСКИ

Мотоциклы М-72, М-61, М-62 производства ирбитского мотозавода пользуются доброй славой у мотолюбителей и спортсменов. Но эти надежные и выносливые машины имеют существенный недостаток. При эксплуатации с коляской их тормозные качества резко снижаются. Причина заключается в том, что на колесе коляски нет тормоза. Это приводит к многим нежелательным последствиям: быстро изнашиваются шины, тормоза и другие узлы мотоцикла. При резком торможении инерционные силы стремятся занести коляску.

Чтобы избежать всего этого, я решил снабдить коляску своего мотоцикла М-61 тормозом. Устроен он просто (рис. 1) и действует очень эффективно. На ось колеса коляски вместо защитного колпачка устанавливается несколько измененный тормозной диск переднего колеса мотоцикла М-72.

Переделка заключается в замене распорной втулки; кроме того, обрезается прилив ступицы. Для этого снимают с диска тормозные колодки, разжимной кулачок с рычажком, выбивают распорную втулку. Диск устанавливают в патрон токарного станка наружным приливом ступицы наружу. Обрезают прилив так, чтобы высота диска была равна 35 мм.

Далее протачивают отверстие ступицы до диаметра 30 мм. Затем вытачивают стальную втулку и запрессовывают в отверстие, как показано на рис. 2. Тормозной диск собирают и устанавливают на ось коляски так, чтобы тормозной рычажок находился наверху, а конец оси тормозных колодок — под рычагом торсиона (рис. 2).

Чтобы диск не провертывался вокруг оси, его положение фиксируют. Для этого конец оси тормозных колодок вставляют во втулку и приваривают ее к нижней части рычага торсиона. Затем надевают колесо.

Тормоз приводят в действие педалью и гибким тросом. Педаль крепят к кронштейну, который приваривают к раме коляски.

Тормоз коляски действует синхронно с тормозом мотоцикла — их спаренные педали нажимаются одновременно. Тормозное усилие на колесе коляски меньше, чем на колесах мотоцикла.

Конструкция педали и ее крепление показаны на рис. 3. Изготовить ее можно в любых мастерских, где имеются сварка, токарный и сверлильный станки.

Все детали педали собирают в отдельный узел, который устанавливают на свое место так, чтобы лапка ее была размещена поверх лапки педали тормоза мотоцикла, а кронштейн плотно прилегал к трубе рамы коляски снизу.

Лапки педалей тормоза мотоцикла и коляски обматывают изоляционной лентой или тонкой резиной.

Кронштейн прикрепляют электросваркой, а затем обваривают его. К этой же трубе приваривают упор для оболочки тормозного троса. Последний можно взять с переднего колеса мотоцикла или изготовить самому. Для этой цели используют оболочку троса спидометра

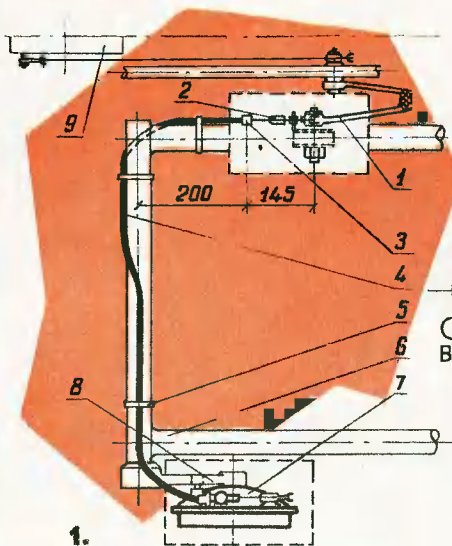


Рис. 1. Устройство тормоза: 1 — тормозная педаль; 2 — кнопка управления стоп-сигналом; 3 — упор оболочки тормозного троса; 4 — тормозной трос; 5 — хомуты крепления троса; 6 — рама коляски; 7 — тормозной диск коляски; 8 — рычаг торсиона; 9 — тормозной диск заднего колеса мотоцикла.

Рис. 2. Тормозной диск и рычаг торсиона.

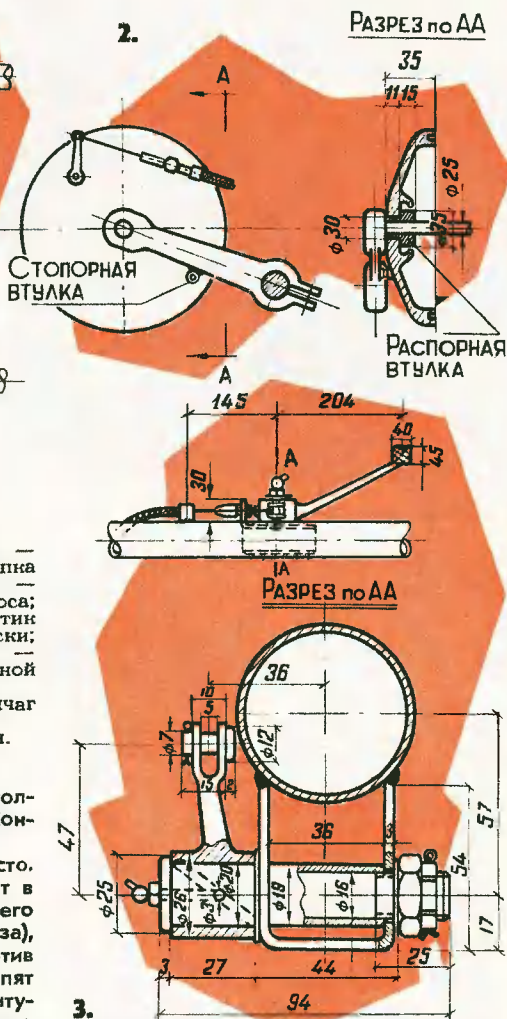
Рис. 3. Педаль тормоза коляски.

автомобиля. В нее вставляют трос толщиной 2,5—3 мм (6×37 или 6×61). Концы его переплетают.

Далее трос устанавливают на место. Один конец его оболочки вставляют в выточку регулировочного винта (его предварительно заворачивают до отказа), другой — в упор, приваренный против рычажка тормозной педали. Трос крепят соединительными пальцами и шплинтуют в проушинах рычажков тормозного диска и педали.

Чтобы лапки педалей при движении не создавали шума, их необходимо соединить между собой. Теперь остается отрегулировать тормоза заднего колеса мотоцикла и коляски. Правильность регулировки определяют, убеждаясь в том, что в момент торможения мотоцикл не уводит ни влево, ни вправо.

Применение дополнительного тормоза требует установки на мотоцикле стоп-сигнала. Для этого взамен заднего фонаря М-61 используют стандартный задний фонарь мотоцикла ИЖ-56 с кнопкой



управления, которую помещают на кронштейне педали тормоза коляски.

Тормоз на колесе коляски повышает безопасность движения, увеличивает срок службы мотоцикла и шин. Хочется верить, что ирбитский мотозавод, совершенствуя свои новые машины, снабдит их тормозом для бокового прицепа.

Инженер В. ЕВЛАШЕВИЧ.

г. Ново-Куйбышевск
Куйбышевской области.

БУКСИРОВКА ЗАСТРЯВШЕГО «ЗАПОРОЖЦА»

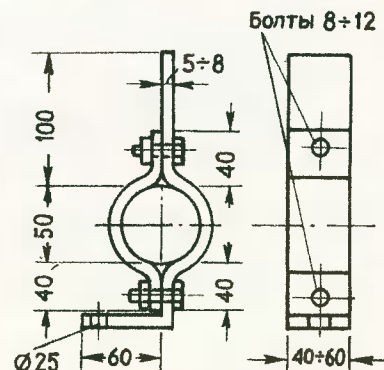
Ваш «Запорожец» безнадёжно застрял на плохой дороге. За что прицепить буксир? Некоторые владельцы цепляют за нижнюю трубу торсионного вала, но буксир скользит, срывает сигнал и повреждает переднюю часть кузова.

Как же быть? Я установил два хомута на нижней трубе у кронштейнов передней подвески. Понижением точки креп-

ления буксира устраняется возможность перелома его на кромке подвески. Некоторое местное уменьшение дорожного просвета неопасно, ибо хомут повернется на оси, задев за препятствие.

А. КУЛИКОВ.

г. Харьков.





В ознаменование 45-й годовщины Советской Армии и Военно-Морского флота Московский автотоклуб провел мотокросс. В нем участвовало более двухсот спортсменов. Победителями в общемандном зачете стали спортсмены Центрального спортивного клуба Армии. Они же первенствовали во всех классах мотоциклов-одиночек: В. Арбеков — в классе легких машин (125 см³), А. Савельев — в классе 175 см³, Б. Иванов — в классе 350 см³. Среди экипажей мотоциклов с колясками первыми были представители «Буревестника» А. Кабанов и В. Васильев.

На снимке: старт мотоциклов в классе 175 см³.

Фото Г. Иванковского

СПЕЦИАЛИЗАЦИЮ КЛАССОВ— В КАЖДЫЙ АВТОМОТОКЛУБ

Пятый съезд ДОСААФ указал на необходимость резкого улучшения качества обучения шоферов. Большие возможности для этого открывает специализация учебных классов по отдельным темам программы. Она способствует лучшему усвоению изучаемого материала, более рациональному использованию учебного оборудования и пособий.

В учебных организациях ДОСААФ будущие шоферы изучают три марки автомобилей (ГАЗ-51, ГАЗ-63, ЗИЛ-164) и дизельный двигатель ЯАЗ-204. Следовательно, в каждом классе при существующей организации учебного процесса необходимо иметь три двигателя, две коробки передач, раздаточную коробку, два задних и три передних моста и т. д. Если учесть, что в любом автотоклубе имеется не менее трех классов по устройству автомобилей, то двигателей понадобится 9, коробок передач — 6 и т. д. Приобрести такое количество оборудования — нелегкая задача, да и использоваться оно будет далеко не полностью. Наконец, для размещения его потребуются такие площади, которыми наши организации, как правило, не располагают.

Специализация классов позволяет успешно решить все эти проблемы.

Как же осуществить ее в учебных организациях, работающих по 534-часовой программе? Покажем это на примере автотоклуба, который имеет три класса по устройству автомобиля.

Исходя из количества часов, отведенных программой на изучение устройства автомобиля, все темы ее объединяем в три приблизительно равных раздела: двигатель и система питания (класс № 1), электрооборудование (класс № 2), силовая передача, ходовая часть и механизмы управления (класс № 3).

Каждая учебная группа будет заниматься в классе № 1 46 часов, в классе № 2 — 42 часа и в классе № 3 — 46 часов. Тема 1 «Общее устройство автомобиля» изучается в классе № 3, а предусмотренное программой повторение пройденного материала следует вынести в конец обучения, предоставив для этого любое свободное помещение.

В соответствии с назначением класса идет оборудование его учебными пособиями, причем в каждом из них должно иметь только по одному агрегату, прибору или макету изучаемых марок автомобилей. Двигатель ЯАЗ-204 целесообразно разместить в классе № 2, а

Вариант 1. Обучение без отрыва от производства (24 учебных часа в неделю).

Классы	Недели																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
№ 1	10	12	12	12														
№ 2					8	8	8	8	8	2								
№ 3	2									6	8	8	4	4	4	4	4	2

Вариант 2. Обучение с отрывом от производства (36 учебных часов в неделю).

Классы	Недели												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
№ 1	12	10	10	12	2								
№ 2					10	12	10	10					
№ 3	2								10	10	10	10	4

Так как занятия по устройству автомобиля длятся не более двух часов в день, то ежедневно в каждом классе могут заниматься: при четырехчасовом рабочем дне — две группы, а при шестичасовом — три.

Поэтому, если при 24-часовой учебной неделе в каждом из трех классов начать занятия двух групп сразу с разрывом между потоками в 5—6 недель, в автотоклубе в течение года могут

пройти подготовку 12 групп (или 18 при 36-часовой неделе). Напомним, что учебный год продолжается в среднем 44 недели.

В автотоклубе с пятью классами по устройству автомобилей специализация их и планирование учебного процесса происходит следующим образом (см. таблицу).

Конечно, в каждом отдельном случае в зависимости от конкретных условий эти графики могут подвергаться корректировке.

Такая организация учебного процесса позволяет преодолеть многие трудности в обучении; отпадает необходимость переносить всякий раз нужные для занятий учебные пособия из класса в класс.

С. САБОДАХО,
инженер.

Классы	№№ тем, изучаемых в них	Количество часов на группу
Двигатель	2, 3, 4, 5, 6, 16	30
Система питания	7, 8, 9	24
Электрооборудование	11, 12, 13, 14	26
Силовая передача	1, 15, 17, 18, 19	24
Ходовая часть и механизмы управления	20, 21, 22, 23	26

Примечание. Тему 10 изучают в любом классе.

ПРОКАТ ДОЛЖЕН БЫТЬ РЕНТАБЕЛЬНЫМ!

Первые прокатные автомобили в Ленинграде появились около четырех лет назад. Уже тогда, когда в парке имелось всего лишь 20 машин «Волга», у нас немало было горячих споров о путях развития этого нового вида обслуживания трудящихся легковыми автомобилями. Надо отдать должное подлинным энтузиастам этого дела: они вложили много труда, чтобы наладить работу ленинградского проката так, как того требует жизнь. Теперь станция проката насчитывает более 400 автомобилей.

В 1962 году девять тысяч ленинградцев имели возможность взять автомобиль для поездки в места отдыха. Более 400 абонентов пользовались автомобилями в течение месяца. Этим нельзя не гордиться. Но и огорчений на нашем пути еще немало. Развитию автопроката мешают трудности, о которых уже говорилось в печати, однако устранение их происходит крайне медленно.

Снова возникает вопрос: кому должны подчиняться станции проката? Кто должен быть хозяином дорогостоящей техники и заботиться о ее сохранности? У нас, например, все автомобили проката размещаются во дворе 2-го таксомоторного парка буквально под открытым небом.

Выдача автомобилей абонентам даже зимой происходит также с открытой стоянки. Человек, желающий получить машину, не имеет достаточных условий для осмотра ее технического состояния. Мы не раз ставили перед Ленгорсоветом вопрос о том, что размещение автомобилей на открытых площадках, особенно зимой, сокращает сроки службы техники, создает серьезные организационно-технические трудности в обслуживании абонентов. К сожалению, положение с тодами не меняется.

Правда, своими силами мы предпринимаем кое-какие меры, способствующие улучшению технического состояния парка. Так, весной прошлого года были построены и оборудованы в закрытых помещениях две параллельные смотровые канавы ОТК, благодаря чему ликвидирован встречный поток автомобилей; оборудована такелажная кладовая, построен удобный салон для работы техники ОТК. Все это позволило значительно сократить время приема и выдачи автомобилей. Но это лишь полумеры, а не коренное решение вопроса.

Особенно тревожным является тот факт, что вся станция проката и ее ремонтная зона размещаются на территории таксомоторного парка. Это приводит к организационной неразберихе, бесконтрольности, снижению ответственности за сохранность автомобилей и имущества, вследствие чего имеются частые случаи раскомплектования различных частей, деталей и агрегатов.

Большие трудности мы испытываем с ремонтом автомобилей. Текущий и аварийно-восстановительный ремонт, осуществляемый таксомоторным парком, не может нас удовлетворить. Машины проката, как правило, ремонтируются не по специальному перечню, порой

недоброкачественно, запасные части выделяются неохотно. Это объясняется тем, что у таксомоторного парка есть свой план, свои заботы, ему не до нас. Мы не можем добиться такого порядка, при котором после возвращения с линии каждый автомобиль проходил бы обязательный и полный осмотр по специальному перечню, а также качественный ремонт узлов и агрегатов.

Необходимо в местах базирования иметь специальные площадки для проверки вышедших из ремонта автомобилей, однако у нас пока их нет.

Отсутствие достаточного количества запасных частей, слабое качество ремонта приводит к тому, что коэффициент готовности парка прокатных автомобилей остается крайне низким, финансовый план не выполняется. Особенно болезненно отражается на работе низкий коэффициент готовности техники в весенне-летний период, когда спрос на автомобили особенно велик. А ведь именно это время решает судьбу почти всего производственно-финансового плана за год.

Только низким коэффициентом готовности автомобилей в летний период можно объяснить тот факт, что прокатная станция Ленинграда в 1961 году выполнила годовой план по вырубке немногим больше 50 процентов, а в 1962 году — на 81,3 процента. Простои в 1962 году только по причине технической неисправности и аварийности составили 35,5 процента к общему числу машино-дней.

В планировании также имеются проблемы. Обычно берется во внимание только общее количество автомобилей, а возможный коэффициент их готовности не всегда учитывается. Не всегда также учитывается и сезонность. Не удивительно, что прокат не только в Ленинграде, но и в других городах пока что является убыточным.

Как его сделать рентабельным? Этот вопрос не раз ставился в нашей печати, в том числе и в журнале «За рулем». Ответ на него в какой-то степени мы уже дали. Добавим, что недостатки в планировании отрицательно сказываются на заинтересованности работников станции проката.

Большим злом у нас продолжают оставаться высокая аварийность, небрежная эксплуатация автомобилей, использование их в корыстных целях.

За руль автомобиля иногда попадают люди недисциплинированные, безответственные. Так, студент физико-математического факультета Ленинградского университета Васанов грубо нарушил правила обгона и на скорости более 100 километров в час столкнулся с идущим навстречу автобусом. Водитель и три пассажира погибли; автомобиль «Москвич» был разбит.

Не ясно ли после этого, что за руль прокатного автомобиля следует допускать абонентов, проверенных в мастерстве вождения.

Думается, что тут особенно нужен глаз общественности. На наш взгляд, следует пока сохранить такой порядок, при котором профсоюзные, комсомольские и другие общественные

организации рассматривают заявления своих работников и разрешают пользоваться автомобилями проката только тем, кто положительно зарекомендовал себя на службе и в быту.

Пора Центральному комитету профсоюза работников связи и рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог подготовить Положение об организации общественных комиссий при станциях проката, определив их права и функциональные обязанности. Помимо этого, необходимо проводить проверку навыков вождения до выдачи удостоверения на право пользования автомобилями проката.

Следует также продумать и решить вопрос о том, чтобы абоненты, по вине которых совершены повреждения автомобиля, ремонтировали его за свой счет и оплачивали время простоя в ремонте.

Такой порядок установлен, например, в Таллине. Не потому ли там аварийность значительно ниже, чем на ленинградской станции проката?

Для повышения рентабельности автохозяйств желательно было бы принять меры, обеспечивающие сохранность парка: изыскать помещения для гаражей и в тоже время планировать строительство новых.

Опыт подсказывает, что надо пересмотреть систему заработной платы и положение о премировании работников станций проката, положив в основу принцип материальной заинтересованности.

Руководствуясь решением ноябрьского Пленума ЦК КПСС, необходимо пересмотреть организационную структуру станций. Существующая система разрозненного подчинения (работники ОТК подчинены начальнику ОТК, ремонтные рабочие — начальнику производства, а начальники колонн и перегонщики — сами по себе) создает безответственность в работе и отрицательно сказывается на качестве подготовки и содержании автомобилей в хозяйстве.

Необходимо решить вопрос о своевременном списании аварийных автомобилей, не подлежащих восстановлению, и сроки списания определить не более одного месяца. В настоящее время на ленинградской станции проката стоят более 20 автомобилей, подлежащих списанию, а они числятся в составе парка.

Жизнь подсказывает, что нужно создать дополнительные фонды запчастей, деталей и инструментов. В первую очередь следует иметь в запасе ключи зажигания, щетки стеклоочистителей и шоферский инструмент.

Целесообразно, по нашему мнению, провести совещание работников станций проката в республиканском масштабе или по кустам, на котором можно было бы поделиться опытом обслуживания населения легковыми автомобилями.

М. МОРОЗ,
начальник станции проката
легковых автомобилей.

Ленинград.

ФАРЫ НОВОЙ „ВОЛГИ“

КАК ИХ УСТАНОВИТЬ НА АВТОМОБИЛЯХ ПРЕЖНИХ ВЫПУСКОВ

На автомобилях «Волга» модели 1962 года установлены, как известно, новые фары (рис. 1) с малогабаритным корпусом, оптическим элементом, экранированной лампой типа А-12Х50-40 и линзочкой в центре рассеивателя. Эта фара имеет ряд преимуществ перед старой и, в частности, то, что благодаря наличию экрана меньше ослепляет водителей встречных машин. Новая фара крепится к крылу четырьмя болтами вместо восьми.

В связи с тем что новая фара не взаимозаменяема со старой, предусматривается выпуск специального установочного кольца (деталь ФГ 21-290), предназначенного для крепления новой фары в посадочном гнезде крыла автомобилей прежних моделей. Общий вид кольца показан на рис. 2.

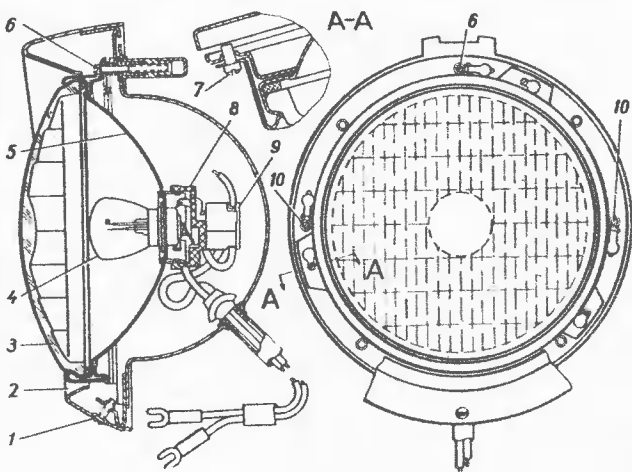


Рис. 1. Новая фара автомобиля «Волга»:

1 — винт крепления ободка; 2 — ободок фары; 3 — рассеиватель; 4 — экранированная лампочка; 5 — рефлектор; 6 — винт вертикальной наводки фары; 7 — винт крепления оптического элемента; 8 — крышка; 9 — колодка; 10 — винты горизонтальной наводки фары.

Установка нового кольца фары производится в следующем порядке (рис. 3):

1. Прикладывают кольцо к посадочному гнезду с внутренней стороны крыла, обращая при этом внимание на правильность положения надписи «верх», и намечают, а затем выпиливают в крыле пять участков.

2. Устанавливают кольцо на место, приложив его к посадочному гнезду фары с внутренней стороны крыла; придерживая кольцо рукой, накладывают на посадочное гнездо фары с наружной стороны крыла резиновую прокладку и закрепляют кольцо и прокладку, загнывая три усика.

3. Вставляют новую фару (без наружного ободка) и закрепляют ее четырьмя болтами М6 (их можно использовать от старой фары). Под головку одного из болтов подводят провод (на «массу») и надевают наружный ободок.

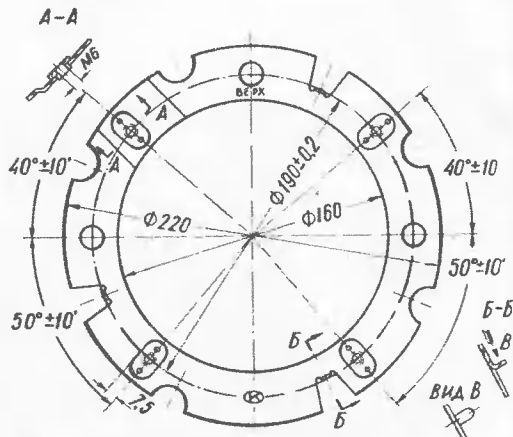


Рис. 2. Кольцо в сборе

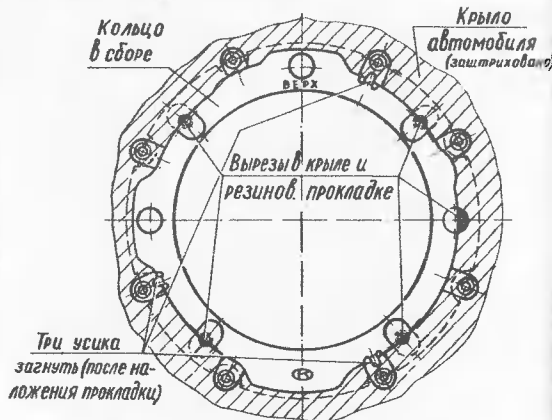


Рис. 3. Установка кольца в крыле автомобиля.

Отверстия шести гаек для крепления старой фары рекомендуется заглушить деревянными пробками.

Регулировка фар производится согласно заводской инструкции.

Г. АДЕСТОВ,
инженер-конструктор,
общественный корреспондент
журнала «За рулем».

г. Горький.

НАГРАДА ЗА РАТНЫЙ ПОДВИГ

Жарким августом 1945 года советские войска вели бои против Квантунской армии. Шофер одного из дивизионов 308-го артиллерийского полка 114-й стрелковой дивизии рядовой Анатолий Хомяков много суток подряд не выпускал из рук руль автомобиля. Под огнем врага он доставлял на позиции артиллеристов снаряды, в обратные рейсы брал раненых и снова возвращался на передовую с боеприпасами. Нередко он заменял выбывшего из расчета артиллериста, вел огонь по укреплениям врага. Однажды взорвались бочки с горючим. Машину Хомякова охватило пламя. На водителе загорелось обмундирование. Но солдат не растерялся. Он отвел машину подальше от склада боеприпасов. Что было потом, Хомяков не помнит. Очнулся он неделю спустя в госпитале. Несколько месяцев врачи боролись за жизнь оборвавшего бойца. Через год Анатолий Федорович поправился и по выходе из госпиталя демобилизовался.

Ворнувшись в Воронеж, Хомяков снова сел за руль автомашины.

Теперь Анатолий Федорович — один из лучших водителей автомобильной колонны № 1150. Воронежская газета «Коммуна» рассказывает, что ветеран войны систематически перевыполняет производственные задания, экономит горючее, умело передает молодежи свой двадцатилетний опыт.

Однажды Анатолий Федорович вызвали в райвоенкомат. Военком от души поздравил Хомякова, который был еще 14 сентября 1945 года награжден орденом Красной Звезды.

Награда вручена герою-водителю.

РЕМОНТ ВЕДЕТ УЛЬТРАЗВУК

Раньше, когда выходил из строя блок цилиндра автомобильного двигателя, его выбрасывали в утиль. Эта же участь ожидала и многие другие детали машин. Сотрудники Казахского научно-исследовательского института автомобильного транспорта, сообщает газета «Казахстанская прав-

да», впервые в стране разработали совершенно новый метод восстановления изношенных деталей — метод наплавки трещин.

Пучок вращающихся электродов непрерывно бомбардирует пробойну. Медь медленно оседает на ее края и наплавляет шов.

Сотрудники института сконструировали также ламповый ультразвуковой генератор. Это позволило применить ультразвук в авторемонтном производстве.

РЕКОРДНЫЕ ПРОБЕГИ АВТОМОБИЛЕЙ

Коллектив Хабаровской транспортной конторы связал тепло поздравил шофера Николая Байдалинова и Ивана Сметанина с трудовым рекордом, сообщает газета «Тихоокеанская правда». Они довели пробег своей машины ГАЗ-51 без капитального ремонта до 458 тысяч километров. Это в четыре раза больше, чем предусмотрено нормой. Только за последний год передовые водители сэкономили семь комплектов резины и более 600 килограммов бензина.

Водители Минского автобусно-таксомоторного парка Сергей Мицкевич и Михаил Катковский на автобусе ЗИЛ-155 наездили 522,155 километров без капитального ремонта. За счет этого получено около восьми тысяч рублей экономии. Сейчас передовые водители решили, пишет газета «Знамя юности», довести пробег своей машины до 630 тысяч километров без капитального ремонта.

Степан Агеевич Калинин и Иван Михайлович Юрковский, сообщает газета «Набродино-Балкарская правда», по праву считаются лучшими шоферами Нальчикского таксомоторного хозяйства. Первыми в республике они добились рекордного пробега автомобиля «Волга» — 285 тысяч километров без капитального ремонта. За минувшие три с половиной года каждый из них сэкономил около 20 тысяч литров бензина и увеличил норму пробега резины на 20 процентов.

Оба передовых шофера являются членами бригады коммунистического труда.

В общественной приемной

Совсем недавно установились «четверги» нашей общественной приемной. Все разнообразнее и значительнее вопросы, поднимаемые ее посетителями и корреспондентами, все шире круг общественного актива, принимающего участие в работе приемной.

Только в прошедшем месяце ее представляли инженеры В. Алексеев и В. Табаков, заслуженные мастера спорта П. Баранов, И. Озолина, декан факультета эксплуатации автомобилей Московского инженерно-экономического института А. Таранов, старший методист Московского городского автомотоклуба ДОСААФ А. Павлов и другие.

Видимо, многим читателям журнала было бы интересно принять участие в этих беседах, услышать ответы специалистов, бывалых спортсменов и мотоциклистов. Представьте себе, что вам это удалось. Материалы нашего «почтового ящика» познакомят вас с некоторыми вопросами и ответами. К сожалению, только некоторыми. Большинство читателей из-за недостатка места в журнале мы вынуждены были ответить в письмах.

Наш почтовый ящик

г. Челябинск, А. МИХАЙЛОВУ

Рекомендации, о которых Вы слышали, родились в практике вождения автомобиля. Действительно, можно без всякого вреда для коробки передач (даже снижая износ деталей сцепления) выключать в нейтральное положение любую передачу (обычно — прямую). Однако это осуществимо лишь в тот момент, когда зубья шестерен в коробке передач не прижимаются друг к другу, что случается при сбрасывании газа.

Пока двигатель «тянул» автомобиль, одна из шестерен в коробке передач была ведущей, другая — ведомой. При сбавлении газа происходит обратное: бывшие ведомые шестерни становятся ведущими. Поскольку между их зубьями при зацеплении существует определенный зазор, есть момент, когда зубья шестерен не касаются друг друга, либо если и касаются, то не оказывают значительного давления.

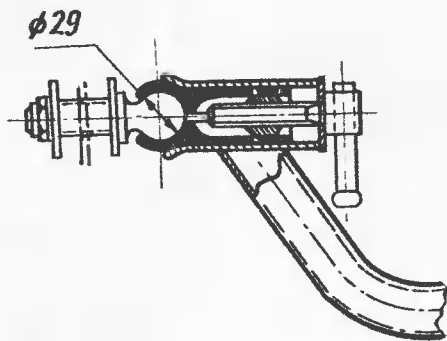
Если водитель умеет находить этот момент, рычаг переключения передач выйдет в нейтральное положение совсем легко и без выжима сцепления. Если сделать это раньше или позже, такая манипуляция станет затруднительной и небезвредной. Здесь все дело в сноровке и опыте. Однако научиться этому не представляет труда.

Ленинград, Г. РУСАКУ

Вы спрашиваете, как прикрепить коляску к мотоциклу ИЖ-49 выпуска 1954 года.

Рекомендуем Вам разыскать подшивку нашего журнала за 1959 год. Третья страница обложки № 7 посвящена интересующему вас вопросу. Там вы найдете общую схему крепления и эскизы отдельных узлов.

Чтобы прикрепить коляску к мотоциклу, необходимо изготовить шаровые пальцы, головки которых плотно охватываются цапгами коляски. Их установку надо произвести по месту, для чего коляску поставить на подпорки (так, чтобы

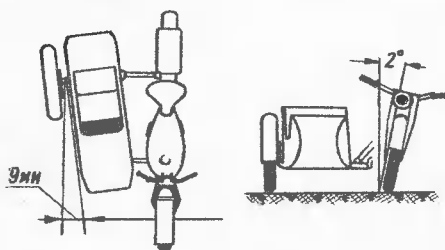


Шаровое цапговое крепление рамы коляски к раме мотоцикла.

ее рама была параллельна земле), а мотоцикл — отвесно.

Внизу шаровые пальцы приваривают к правой передней пластине крепления двигателя и к нижней трубе задней вилки рамы (или к мостику, закрепленному хомутами на нижней и верхней трубе).

Сверху коляска крепится болтами к проушинам хомутов, охватывающим раму. При соединении мотоцикла с боковой коляской ее колесо и заднее колесо мотоцикла должны быть установлены не параллельно, а иметь схождение, то есть расположены под углом, вершина которого находится впереди машины. Схождение необходимо для того, чтобы мотоцикл не тянуло в сторону коляски. Кроме того, мотоцикл должен быть не-



Установка коляски: слева — сход колес, справа — угол развала.

За рулем

сколько отклонен от коляски. Такое отклонение колес называется углом развала. Рекомендуемая величина схождения колес равна 9 мм (в месте, показанном на рисунке); угол развала 2 градуса.

При эксплуатации мотоцикла ИЖ-49 с коляской ведущую звездочку задней передачи заменяют на такую, у которой на два зуба меньше. Если звездочку купить не удастся, ее можно изготовить самостоятельно. Расчет геометрии зуба звездочки, а также данные по шлицевому соединению, материалу и термообработке приведены в книге С. Иваницкого и др. «Советские мотоциклы» (Машгиз, 1954, стр. 214—219).

г. Славута, А. ДУДАРЮ

Если Вы не можете достать бензин А-72, рекомендованный инструкцией для мотоцикла «ИЖ-Планета», следует воспользоваться бензинами других марок: А-74, Б-70 или Б-74. Более высокооктановые бензины, например Б-96 или Б-98, применяются в смеси с бензином вт. сорта А-66. Для соблюдения правильной пропорции необходимо определить, сколько по объему частей их надо взять, чтобы получить смесь с октановым числом около 72. Это количество находят так: для Б-96: 96 — 72 = 24, для А-66: 72 — 66 = 6.

Исходя из того, что 24 + 6 = 30 частям, принимаемым за 100 процентов, легко определить количество литров бензина Б-96 и А-66, необходимых для образования смеси требуемого качества.

Запорожская область, село Обиточное,
В. РЫЖЕНКО,
г. Шяуляй, Л. ЗИГАНТАСУ

В ваших письмах в редакцию содержится один и тот же вопрос: как стать преподавателем Правил движения транспорта?

Согласно Положению о порядке присвоения квалификации шоферов преподаватели по Правилам движения должны иметь соответствующие удостоверения, выданные госавтоинспекцией.

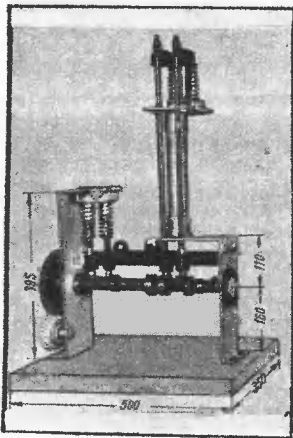
К сдаче экзаменов на получение такого удостоверения допускаются лица, имеющие высшее или среднее техническое образование и права водителя. Сам экзамен включает в себя собеседование по правилам движения и проверку методики преподавания, во время которой экзаменуемый должен прочесть лекцию по предложенной ему теме или разделу учебного курса «Правила движения автотранспорта», а по всем остальным представить развернутые конспекты занятий.

НАГЛЯДНЫЕ ПОСОБИЯ—СВОИМИ РУКАМИ

МЕХАНИЗМ ГАЗОРАСПРЕДЕЛЕНИЯ

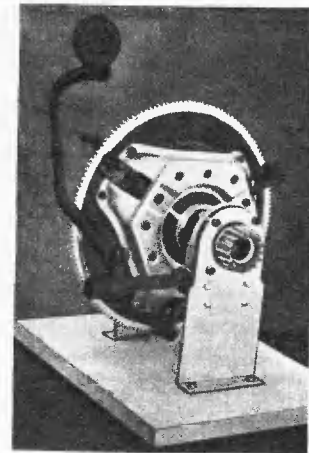
Действующий макет механизма газораспределения позволяет показать взаимодействие всех деталей его как на верхнеклапанных двигателях, так и у двигателей с нижним расположением клапанов. Он служит хорошим пособием на уроках при объяснении работы механизма газораспределения.

Собран макет из выбранных деталей на деревянном основании размером 350 × 500 мм. Стойки изготовлены из 4-мм листовой стали. Кулачковый вал, распределительные шестерни и клапаны — от двигателя автомобиля ГАЗ-51; причем кулачковый вал укорочен на четыре кулачка. Штанги и коромысла взяты с тракторного двигателя, пружины клапанов — с двигателя ЗИЛ-5. Помещаемое фото дает достаточное представление об устройстве макета.



МЕХАНИЗМ СЦЕПЛЕНИЯ

Действующий макет сцепления (см. фото) собран нами из деталей автомобиля ГАЗ-51. При этом маховик был облегчен путем обточки его на токарном станке на 5—10 мм. Ведущий диск заменен нажимным из стали толщиной 2,5 мм, а вместо девяти спиральных пружин установлено три небольшой



упругости. Внешние плечи рычагов выключения сцепления увеличены на 70 мм, поэтому ход нажимного ведущего диска возрос до 10 мм и нагляднее представляется при объяснении работы механизма.

Стойки макета с внутренней стороны усилены специальными уголками. Смонтирован он на деревянном основании размером 350 × 500 мм.

Т. МУРЗИН,
преподаватель.

Зерноград.

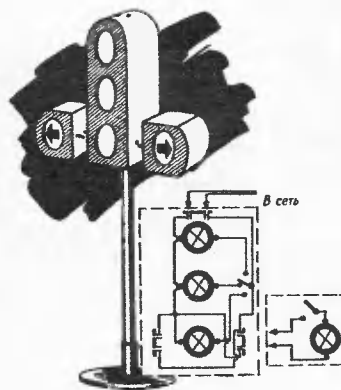
НАСТОЛЬНЫЙ СВЕТОФОР

Для изучения курса «Правила движения» в Новооскольском автомотоклубе ДОСААФ создан настольный электрифицированный светофор с допол-

нительными боковыми секциями.

Корпус светофора изготовлен из фанерных полос. Соединение по углам осуществляется с помощью деревянных реек сечением 8 × 8 мм и шурупов. Следует обратить внимание на то, чтобы боковые стенки корпуса и дополнительных секций были изготовлены из более тонкой фанеры (эти стенки на чертеже обозначены буквами А и Б), иначе ножки штепсельных вилок окажутся короткими и соединение боковых секций с корпусом будет ненадежным.

Верхние части корпуса и дополнительных секций сделаны овальными из мягкого листового железа. Две фанерные перегородки, укрепленные клеем ВФ-2, делят внутреннюю часть корпуса светофора на три секции. В каждой из них размещена электрическая лампочка (мы использовали малогабаритные лампочки «Тунгсрам», которые можно приобрести в магазине) на-



пряжением 220 в и мощностью 25 ватт. Корпус закрывается фанерной крышкой, которая крепится к реечкам шурупами.

В крышке против каждой лампочки сделаны отверстия для стекол диаметром 50 мм. Над каждой секцией имеются козырьки из мягкого железа. Соединение проводов с лампочками и переключателями производится пайкой. Цоколи лампочек заматываются изоляционной лентой. Отсутствие патронов для лампочек позволяет значительно уменьшить габариты светофора. На задней стенке корпуса снаружи ставится розетка, к которой подводится напряжение от сети. Светофор установлен на подставке, обычно применяемой для учебных реверсивных приборов автомобиля.

К боковым стенкам корпуса с внутренней стороны крепятся розетки малых размеров, например радиорозетки. Против контактных отверстий розеток в боковых стенках корпуса сверлят отверстия.

Боковые секции изготовлены из фанеры и листового железа. В крышке каждой дополнительной секции — зеленое стекло, с внутренней стороны которого приклеен иржухом из плотной черной бумаги. В кружке — вырез в форме стрелы соответствующего направления.

Для переключения сигналов (основных) применен ползунковый переключатель на четыре положения (три положения соответственно для каждого основного сигнала, а четвертое — нейтральное). Для включения и выключения дополнительных секций применено два тумblers. Можно использовать автомобильные переключатели внутреннего освещения. Ползунковый переключатель находится внутри корпуса светофора, на задней стенке. Наружу выходит ось для ручки. Тумблеры крепятся на задних стенках дополнительных секций. При такой конструкции отпадает необходимость иметь дополнительную панель управления.

А. КАЛАШНИКОВ,
преподаватель
автомотоклуба.

г. Новый Оскол
Белгородской области.

НОВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФОРМУЛЫ ГОНОЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Международная спортивная комиссия ФИА установила международные формулы гоночных автомобилей на 1963—1965 годы.

1-я формула (1963—1965 годы) осталась без изменений (двигатель до 1500 см³, число цилиндров не ограничено, минимальный вес 450 кг).

2-я формула (1964—1965 годы) — рабочий объем цилиндров до 1000 см³, число цилиндров не более четырех, минимальный вес автомобиля 420 кг.

3-я формула (1964—1965 годы) — двигатель до 1000 см³ с автомобиля серийного производства, снабженный одним карбюратором.

Разрешается изменение рабочего объема цилиндров (до 1000 см³) за счет увеличения как диаметра цилиндра, так и хода поршня. Между карбюратором и впускным трубопроводом обязательно наличие

дроссельной шайбы толщиной не более 3 мм и внутренним диаметром впуска 36 мм.

Коробка передач должна иметь не более четырех передач (не считая заднего хода), а все подшипники качения — те же, что и на базовом серийном автомобиле.

В 1963 году технические требования к автомобилям остаются без изменения, однако к соревнованиям можно допустить автомобили, двигатели которых снабжены нагнетателями (наддув). При этом рабочий объем цилиндров определяется умножением фактически замеренного объема на коэффициент 1,4.

Кроме того, начиная с 1963 года, и специальные соревнования допускаются автомобили-прототипы, то есть такие перспективные модели автомобилей, которые выпускаются различными

фирмами в небольшом количестве. Вес этих автомобилей не должен быть меньше 85 процентов веса самого легкого автомобиля большого туризма соответствующего класса.

Для допуска к международным соревнованиям автомобили большого туризма должны быть зарегистрированы ФИА.

Спортивная комиссия ввела новые правила для международных соревнований, согласно которым двигатели всех гоночных и спортивных автомобилей должны запускаться непосредственно из кабины. Любая оставшаяся на трассе автомобиль, двигатель которого не может быть пущен стартером, немедленно исключается из соревнований.

Л. АФАНАСЬЕВ,
член спортивной комиссии ФИА.

СОВЕТУЯСЬ С ЧИТАТЕЛЯМИ

Так будет называться новый раздел нашего журнала, в котором речь пойдет о читательских конференциях. Ясно, что во всех местах, куда поступает журнал, мы проведем конференции не в состоянии. Поэтому редакция обращается к читателям с просьбой присылать свои замечания, предложения по улучшению содержания журнала. Это поможет сделать журнал «За рулем» еще более интересным, содержательным, еще шире отвечающим запросам наших читателей.

МИНСК

В республиканском автомотоклубе ДОСААФ собрались преподаватели, инженеры-инструкторы, спортсмены, чтобы обменяться мыслями, высказать предложения и критические замечания в адрес журнала «За рулем». Все выступавшие отмечали, что за последнее время на страницах журнала стало больше появляться материалов, которые глубоко интересуют читателей. В частности, указывалось на статьи и корреспонденции, посвященные опыту работы организаций Общества по подготовке специалистов, по проведению соревнований. Положительные отзывы вызвал раздел «Читатели советуем».

Вместе с тем присутствующие высказали критические замечания и предложения по улучшению содержания журнала. Преподаватель А. Верецкис рекомендовал чаще публиковать материалы по эксплуатации автомобилей и, в частности, статьи об опыте увеличения межремонтного пробега машины. Инженер-инструктор Л. Шабуневич предложил давать больше обстоятельных консультаций по правилам движения. Он отметил также недостатки раздела «Новости зарубежной техники», в котором порой публикуются «новинки», не представляющие интереса для наших читателей.

Книжная полка

ДЛЯ ВАС, АВТОМОДЕЛИСТЫ

Эта книга* сразу привлекла внимание многочисленных любителей сравнительно молодого технического вида спорта — автомоделизма. И не удивительно: она является, по существу, первым серьезным пособием для моделистов всех разрядов, начиная от юных конструкторов простейших контурных и резиномоторных моделей и кончая опытыми мастерами. В книге обобщен накопленный советскими и зарубежными спортсменами опыт изготовления автомодельных моделей, а также организации и проведения соревнований. «Основной организационной формой обучения, повышения мастерства и самостоятельного творчества автомоделистов является кружок», — так начинается первая глава книги. В ней даются основы организации кружка, говорится о роли его руководителя, рабочем месте кружковца, об оборудовании, материалах, инструментах, необходимых для изготовления автомоделей.

Однако, на наш взгляд, первая глава, которая как бы вводит читателя в последующий материал и в какой-то мере

* Е. Дискин, А. Дьяков, Г. Клиентовский, З. Псахис, А. Суханов. Автомодельный моделизм. Под общ. ред. З. Псахиса. М., изд-во ДОСААФ, 1962. 390 стр. 85 коп.

ной организации, а также в масштабах района и города?

Председатель Центрального районного комитета ДОСААФ тов. Беляев выразил пожелание, чтобы на страницах журнала острее критиковались недостатки в спорте, подготовке водителей. О том, как помогла таллинцам статья о самодеятельном автомотоклубе в г. Вельцы, рассказал и начальник Таллинского городского самодеятельного спортивно-технического клуба тов. Ряховский.

Много внимания уделили на конференции показу в журнале новинок в автомотостроении. Читатели считают необходимым более оперативно рассказывать о достижениях в области создания советских автомобилей и мотоциклов. Указывалось также на слабое освещение в журнале вопросов автомоделизма.

Общественный пропагандист горкома ДОСААФ офицер запаса тов. Хоменко советовал наряду с техническими статьями систематически помещать стихи, юморески, нзощутки, не забывать и о сатире.

Почти все выступающие указывали на необходимость усиления воспитательной работы с молодыми автомоделистами и мотоциклистами, с мастерами спорта и судьями. В частности, об этом говорил начальник республиканского автомотоклуба тов. Линнас. Это будет воспитывать у молодежи высокие моральные качества строителей коммунизма.

КИЕВ

Участники читательской конференции журнала, собравшиеся в Киевском городском автомотоклубе, высказали много интересных

и ценных замечаний в адрес журнала, говорили о своих нуждах, недостатках, мешающих развертыванию учебной и спортивной работы в штатных и самодеятельных автомотоклубах, на курсах и автошколах ДОСААФ.

Хотелось бы видеть на страницах журнала больше критических выступлений в адрес ведомств и издательств, выпускающих учебную литературу и наглядные пособия по автомобилям, — сказал преподаватель хозрасчетной автошколы тов. Дзюба. — Появились новые марки машин, узлы, агрегаты к ним, а издательства продолжают выпускать наглядные пособия старых образцов.

Слабо, по мнению тов. Дзюбы, освещаются новости советской автомобильной техники на страницах журнала, редко публикуются чертежи отдельных новых узлов, агрегатов и других учебных пособий, которые помогали бы преподавателям в подготовке и переподготовке шоферов.

В Киеве более 100 преподавателей автомотоклуба заняты подготовкой шоферов и мотоциклистов в учебных организациях Общества, — заявил заместитель председателя горкома ДОСААФ тов. Тищенко. — К сожалению, они редко могут прочитать на страницах журнала об опыте работы передовых преподавателей. Надо обобщать, широко популяризировать этот опыт.

Предложения тт. Дзюбы и Тищенко поддержали участники конференции преподаватели тт. Головатый, Самойленко, начальник хозрасчетной школы тов. Лимончик. Они также указывали, что журнал мало печатает учебно-методических статей, развернутых консультаций по правилам уличного движения.

На конференции подверглись критике существующая учебная программа подготовки шоферов третьего класса, Положение о хозрасчетной подготовке водителей.

ТАЛЛИН

Активно прошла конференция наших читателей в столице Эстонии, в зале Дома техники. Выступающие положительно оценили наметившуюся на страницах журнала линию на расширение тематики, на постоянный показ работы автомотоклубов, пропаганду передового опыта. Работники завода имени Калинина тов. Рейс просил увеличить число материалов в помощь спортсменам-новичкам, больше помещать технических описаний, схем и чертежей автомобилей и мотоциклов.

Идем от журнала «За рулем» конкретной помощи в строительстве карт, — сказал председатель Таллинского городского комитета ДОСААФ тов. Петренко. — Нужны советы: как провести соревнования в первич-

дает представление о книге в целом, могла быть сделана лучше. В частности, авторы не учли, что кружки автомоделистов создаются, в основном, в Домах пионеров, при детских технических станциях и, по-видимому, слабо зная специфику и условия работы этих внешних организаций, дали ряд неверных расчетов и сведений.

Недостаточно продуманно подобраны иллюстрации в этой главе. Некоторые из них попросту перепечатаны из других книг, а желательнее было бы проиллюстрировать работу лучших кружков, хотя бы таких, как Московского Дома пионеров, Тагаирогской станции юных техников.

Вторая глава — «Классификация автомодельных моделей и правила проведения соревнований» — посвящена требованиям к автомодельным моделям, правилам проведения соревнований.

Об изготовлении контурных, резиномоторных и электрических автомоделей рассказывается в последующих трех главах. Правда, материалы, помещенные здесь, не равноценны.

Юные автомоделисты, объединяющиеся в кружки с так называемым постоянным составом и кратковременным сроком обучения (в пионерском лагере, лесной школе и т. п.), найдут в книге полезные советы по производству контурных и резиномоторных моделей.

Микролитражный двигатель — сердце автомодели. Об устройстве его, способах форсирования и модернизации, о подборе горючего, а также об испытаниях микролитражных двигателей рассказывается в шестой главе — «Микролитражные двигатели внутреннего сгорания». На наш

взгляд, в этой главе надо было дать и сравнительную таблицу советских и зарубежных моторов, используемых автомоделистами, чего авторы, к сожалению, не сделали.

Наиболее ценными и нужными любому руководителю кружка при Домах пионеров, детских технических станциях, клубах юных техников являются седьмая, восьмая и девятая главы. Хорошие иллюстрации и текстовые пояснения дадут возможность молодому моделисту и инструктору кружка правильно рассчитать, сконструировать и построить любую сложную модель — гоночную, полумакет или радиоуправляемую. Множество полезных технических советов посвящено выбору материала для постройки автомодели любого типа.

В конце книги авторы рассказывают об устройстве автомодельного корта для проведения соревнований, организации и подготовке их, о способах запуска автомоделей, работе судейской коллегии.

Ряд таблиц, помещенных в приложение, позволяют моделисту правильно рассчитать скорости автомодели по оборотам двигателя, выбрать электродвигатель для электро- и радиоуправляемых и получить много нужных данных для постройки автомодели любого типа.

Хотя с момента подготовки рукописи до выхода ее в свет прошло два года и некоторые положения устарели, в целом книга современна и нужна нашим автомоделистам.

Л. КИЦБЕРГ,
заведующий детской технической станцией Дворца культуры автозавода имени Лихачева.

„Яву“ знают во всем мире

Название этой статьи взято не из рекламного проспекта. Оно отражает действительное положение дел. Можно без преувеличения сказать, что во всех странах, где любят ездить на мотоциклах, где занимаются мотоспортом, известны машины с маркой «Ява».

Мотоциклетный завод «Ява» имеет большие и славные традиции. С ним связано зарождение и развитие чехословацкого мотоциклостроения — ныне одной из крупных отраслей социалистической индустрии страны.

Первый мотоцикл «Ява» увидел свет 33 года назад. В нем не было ничего отечественного, кроме... самой марки, начертанной на топливном баке. Мотоцикл полностью копировал немецкую машину «Вандерер». Лицензия на его производство и оборудование завода были закуплены у этой фирмы.

Чехословацким мотоциклостроителям на первых порах приходилось трудно. Они не имели опыта и делали лишь робкие попытки создать машину собственной конструкции. Наиболее удачной довоенной моделью был мотоцикл с отечественной ходовой частью и английским двигателем «Виккерс».

Подлинный расцвет мотоциклетной промышленности Чехословакии наступил лишь после того, как республика вступила на путь строительства социализма. Именно тогда была разработана собственная конструкция, из ворот завода стали выходить чехословацкие мотоциклы. Но этому перелому предшествовало знаменательное событие, которое навсегда вошло в историю нашего мотоциклостроения.

В разгар второй мировой войны инженеры и рабочие «Явы» совершили настоящий подвиг — они тайно сконструировали новую модель мотоцикла, изготовили и испытали несколько образцов. Трудящиеся верили, что фашист-

ской оккупации наступит конец, что и власти придут народ. В тяжелые годы они думали о будущем своего родного завода, своего государства. Благодаря их усилиям сразу же после войны удалось приступить к серийному выпуску мотоциклов «Ява-250». Надежность, высокие эксплуатационные качества сделали эту машину популярной во всем мире. Так начался взлет чехословацкой мотоциклетной промышленности, которая неуклонно идет по пути технического прогресса.

Послевоенные модели «Явы» воплощают в себе последние достижения современной мотопромышленности. Их главная особенность — оригинальная конструкция. Вот далеко не полный перечень узлов и агрегатов «Явы», на которые выданы патенты: пусковое устройство, механизм переключения передач, глушитель шума выпуска, двигатель с закрытым карбюратором, одноходовой клапан в передней телескопической вилке.

В последние годы ни одно крупное соревнование по мотоспорту на европейском континенте не обходится без участия спортсменов на «Явах». Там завод проверяет качества своих мотоциклов, там черпает данные для усовершенствования конструкции. Выступления наших спортсменов на этих машинах в международных шестидневных состязаниях и мотокроссах помогают улучшить не только специальные, но и серийные модели.

Советские мотолюбители хорошо знакомы с мотоциклами «Ява». Поэтому нет надобности подробно характеризовать каждую послевоенную модель, перечислять ее свойства. Мы позволим себе задержать внимание читателей лишь на тех машинах, которые изготавливает завод сейчас.

Без особых изменений по сравнению с прошлыми моделями выпускается «Ява-250» типа 353/04. Введен лишь ряд новых регулировок и незначительные конструктивные улучшения. Хотя это не спортивный мотоцикл, мощность его двигателя довольно высокая: при 2500 об/мин — 8,4 л. с., при 3000 об/мин — 8 л. с., при 4750 об/мин — 12 л. с. Ускорение со стартом с места составляет 400 м за 20,8 сек., что соответствует скорости 69,9 км/час, а 1000 м — за 40,2 сек. или 89,55 км/час. Такие высокие показатели на низких оборотах вала двигателя не достигнуты ни на одной другой модели данного класса. О популярности этой модели свидетельствует тот факт, что каждый четвертый выпускаемый в мире и каждый второй продаваемый на мировом рынке мотоцикл класса 250 см³ — «Ява».

Высокая мощность двигателя, прекрасная «приемистость», особенно на низких оборотах, комфортабельность, хорошая управляемость, надежность, экономичность — отличительные качества «Явы-350» типа 354/04, удовлетворяющие даже самых требовательных водителей. И не удивительно, что экспорт этих машин в два раза выше, чем экспорт других мотоциклов класса 350 см³ из всех «мотоциклетных держав» мира, вместе взятых.

Спортивные модели «Ява-250» типа 553/04 и «Ява-350» типа 554/03 не требуются представлять специально. Победы, одержанные спортсменами, выступавшими на них в международных соревнованиях, говорят сами за себя. Не нуждаются в характеристике и широко известные «Ява-250» типа 557/03 и «Ява-350» типа 558/03 — первые в мире кроссовые мотоциклы, выпускаемые серийно.

Новой моделью является «Ява-250» типа 353/07 «Супер Спорт». Этот мотоцикл, не предназначенный специально для спортивных соревнований, придется по вкусу любителям быстрой езды. Он развивает максимальную скорость 110—125 км/час, очень надежен и долговечен. Его отличительная особенность — симбиоз обычной рамы (тип 553/04) и приспособленного к ней

спортивного двигателя. Последний при 4000 об/мин развивает мощность а пределах 12—13 л. с., а при 5750—6000 об/мин с обычным глушителем — 17 л. с. и со специальным — 20 л. с.

На спортивных мотоциклах того же класса удастся получить подобную максимальную мощность лишь при 8000—9000 об/мин.

Серийные мотоциклы выпускаются с обычным глушителем. По требованию потребителей на нем может устанавливаться специально выпускное устройство без глушителя, демпфер руля и откидывающаяся подставка.

И еще одна интересная новинка: мотоцикл с... лыжами. Они устанавливаются на спортивной «Яве» класса 350 см³. К усиленной передней опоре двигателя прикреплены качающиеся рычаги лыж. В случае надобности они убираются вверх посредством резиновых тяг. Благодаря этому мотоциклист может после преодоления трудного участка дороги на полном ходу переместить ноги на педаль (лыжи сами поднимутся) и продолжать движение обычным способом. Лыжи стальные, с направляющим острием. Для удобства длительной езды, помимо ножного управления, предусмотрено ручное, рычажок которого расположен справа у топливного бака.

У таких мотоциклов — большое будущее. Они, несомненно, найдут широкое применение у жителей северных районов, у кроссменов.

Широкая популярность наших мотоциклов, успехи их на спортивном поприще ко многому обязывают. Не только идти в ногу с техническим прогрессом, но и опережать время, больше выпускать машин хороших и разных с меньшими затратами труда — к этому стремятся чехословацкие мотоциклостроители.

М. ГЕЙЗЛАР.

г. Прага.



Любителям мотоспорта во многих странах хорошо известно имя замечательного чехословацкого гонщика, заслуженного мастера спорта ЧССР Яремира Чижика. Непременно выступая на мотоцикле «Ява», он выходил победителем многих крупнейших международных соревнований, в том числе и чемпионата Европы в классе 250 см³.

На снимке: Яремир Чижик на спортивном мотоцикле «Ява-350» с лыжами.



Крепкая дружба связывает советских и чехословацких мотоспортсменов. Совместные тренировки и выступления в соревнованиях способствуют повышению мастерства гонщиков братских стран.

На снимке: советский спортсмен Сергей Старых на мотоцикле «Ява-250» преодолевает один из участков трассы шестидневных соревнований в Чехословакии.

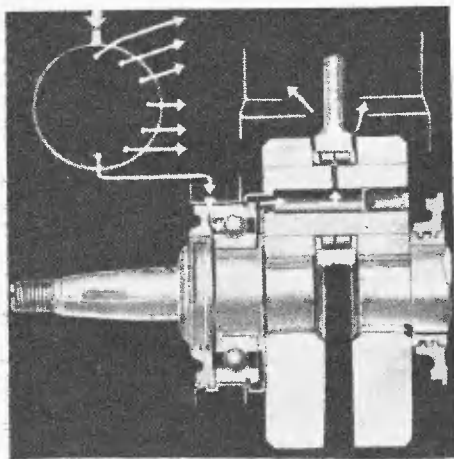
НОВЫЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЯ СААБ

Шведский автомобильный концерн наряду с модернизацией своей основной модели СААБ-95 подготовил к началу 1963 года производство того же автомобиля с универсальным кузовом, а также автомобиля СААБ-96-«Спорт», который выпускается теперь вместо изаэстий модели «большого туризма» СААБ-750.

Что касается автомобиля с универсальным кузовом, то в нем представляют интерес главным образом форма крыши и внутренняя компоновка салона. Благодаря наличию прорези в задней части крыши обеспечивается более интенсивный отвод воздушных завихрений у заднего стекла и уменьшается, таким образом, опасность его обмерзания (и залегания снега), ухудшающего видимость. Оригинально спроектирован также внутренний салон кузова — двухместное среднее сиденье развернуто на 180 градусов и примыкает непосредственно к спинке трехместного переднего сиденья; это позволило при относительно небольшом увеличении габаритных размеров автомобиля удобно разместить в нем семь пассажиров. Улучшен цитот приборов — они теперь сгруппированы иначе, чем раньше, и окантованы таким образом, чтобы не отвлекать на ветровое стекло.

На всех трех выпускаемых в настоящее время моделях автомобилей СААБ устанавливается трехцилиндровый двухтактный двигатель с рабочим объемом цилиндров 841 см³ (ход поршня — 72,9 мм, диаметр цилиндра — 70 мм). Он расположен наклонно и объединен в общий силовой агрегат со сцеплением, коробкой передач и дифференциалом. Привод осуществляется на передние колеса.

На модернизированном автомобиле СААБ-96-«Спорт» устанавливается значительно измененный и форсированный двигатель; при сохранении того же рабочего объема цилиндров, мощность его (52 л. с. при 5000 об/мин) почти в полтора раза превышает мощность стандартного двигателя, которая равна 38 л. с. при 4250 об/мин. Это достигнуто повышением степени сжатия с 7,3:1 до 9:1, применением трех карбюраторов вместо одного (для каждого цилиндра) и изменением системы смазки. В то время как обычно на трехцилиндровых двухтактных двигателях масло подводится в составе топливно-воздушной смеси, здесь применен метод принудительной подачи масла с помощью



Система смазки двигателя СААБ.

насоса непосредственно к местам смазки. Отдельный масляный бачок снабжен смотровым стеклом для контроля уровня масла. Его емкость (3 л) достаточна для пробега в 1500—2000 км, что свидетельствует о значительной экономии масла по сравнению с прежней системой смазки. При пересчете на маслобензиновую смесь подобный расход масла был бы возможен при пропорции 60:1, в то время как фактически на стандартном двигателе соблюдается пропорция 33:1.

Масло из бачка поступает в насос, имеющий привод непосредственно от коленчатого вала. По отдельным трубопроводам насос гонит масло в коренные подшипники коленчатого вала и затем далее и шатунным подшипникам. Как показано на рисунке, масло попадает из подшипников на стенки цилиндров.

На щитке приборов предусмотрена контрольная лампочка, сигнализирующая о неполадках в системе смазки.

Максимальный крутящий момент (9,5 кгм) двигатель развивает при 3500 об/мин.

Благодаря повышению мощности и крутящего момента двигателя значительно улучшилась динамика разгона автомобиля — скорости 80 км/час он достигает через 10,5 секунды после трогания с места. Максимальная скорость автомобиля СААБ-96-«Спорт» — 145 км/час (то есть на 40 км/час выше, чем у стандартного автомобиля СААБ-95).

«Техник фер Алла», 1962, № 12.

ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ КРОССОВЫХ МОТОЦИКЛОВ

Английская моторостроительная фирма «Вильерс» подготовила новую модель двигателя, предназначенного в первую очередь для мотоциклов кроссового типа. Этот однокцилиндровый двухтактный двигатель класса 250 см³ отличается простотой конструкции. Диаметр цилиндра и ход поршня равны 68 мм. Система продувки возвратная, с двумя продувочными каналами.

Поршень с выгнутым дном снабжен двумя компрессионными кольцами. Поршневой палец работает в биметаллической втулке верхней головки шатуна, который имеет дауларовое сечение. Нижняя головка шатуна соединяется с кривошипным пальцем при помощи игольчатого подшипника с сепаратором. Щеки кривошипа сделаны в виде дисков. Ведущая коренная шейка поддерживается роликовым и игольчатым подшипниками, а противоположная коренная шейка опирается на роликовый подшипник.

Выполненный из алюминиевого сплава цилиндр с аустенитной чугунной гильзой снабжен развитым оребрением. Двигатель «Вильерс», в отличие от большинства других двигателей кроссовых мотоциклов, имеет камеру сгорания торондальной формы, что способствует интенсивному завихрению горючей смеси. Плоскости соприкосновения головки и цилиндра подвергаются предварительной взаимной притирке для лучшей герметичности соединения.

Питание осуществляется двумя карбюраторами «Амал» типа моноблок, укрепленными на эластичных впускных патрубках. Характерно, что у обоих карбюраторов одна общая поплавковая камера. Дроссельные заслонки управляются вращающейся рукояткой, причем

при средних нагрузках (примерно до 4000 оборотов в минуту) смесь попадает только в один карбюратор. При дальнейшем же поворачивании рукоятки начинает открываться и дроссельная заслонка второго карбюратора, что обеспечивает максимальную мощность.

Отработавшие газы выводятся через одно выпускное окно, расположенное в середине передней части цилиндра. Для зажигания служит магнетное магнето низкого напряжения с двумя катушками. От него электрический ток подается в катушку зажигания для получения тока высокого напряжения.

Двигатель развивает мощность 25 л. с. при 6500 об/мин. Он заблокирован с четырехступенчатой коробкой передач. Крутящий момент передается двухрядной цепью. На первичном валу коробки передач расположен двухдисковый механизм сцепления. Его бронзовые диски сжимаются не обычной винтовой, а диафрагменной пружиной.

Все шестерни коробки передач находятся в постоянном зацеплении. Передачи включаются торцевыми кулачками на шестернях. Валы коробки передач вращаются на игольчатых подшипниках, причем специально предусмотрены упорный подшипник для восприятия изгиба, возникающих при выключении сцепления. Первичный вал выполнен полым, как это обычно принято, если моторная и задняя цепи расположены на одной стороне мотоцикла. Передаточные отношения коробки: 1; 1,255; 1,66; 2,52.

Новый двигатель «Вильерс» будет использоваться не только на кроссовых, но и на дорожно-гоночных мотоциклах, предназначенных для непрофессиональных гонщиков.

«Моторсайлинг», 1962, № 2737.

НОВОСТИ зарубежной ТЕХНИКИ

ГОРОДСКОЙ АВТОБУС ДЛЯ БЕРЛИНА

Народным предприятием в г. Гера (Германская Демократическая Республика) изготовлены по заказу Берлинского магистрата опытные образцы нового городского автобуса С-3, который рассчитан также и на пригородное сообщение.

Кузов автобуса имеет несущую конструкцию. Много внимания конструкторы уделили удобному размещению дверей и подножек. Последние расположены очень низко, почти на уровне тротуара; задняя входная дверь — с широким проемом, обе двери выполнены складывающимися, с электропневматическим управлением. С левой стороны по ходу движения предусмотрена отдельная дверца для водителя с поворотными стеклами. Ветровое стекло панорамное, состоит из двух гнутых стекол. При повреждении этих стекол сохраняется определенная зона видимости.

Автобус оборудован 27 мягкими местами для сидения, выполненными из пористой резины со специальной внутренней оплеткой. В часы «пик» автобус вмещает еще 40 пассажиров. Широкий проход между местами для сидений обеспечивает свободное перемещение пассажиров по салону, облегчает эксплуатацию машины без кондуктора. В задней части кузова автобуса предусмотрено место для детских колясок.

На автобусе установлен шестичилиндровый четырехтактный дизель с водяным охлаждением, выпускаемый народным предприятием в Шенебеке. Рабочий объем цилиндров двигателя — 9840 см³, максимальная мощность 150 л. с. при 2000 об/мин, максимальный крутящий момент двигателя — 58 кгм при 1200 об/мин.

Двигатель объединен со сцеплением и коробкой передач в общий силовой агрегат, который размещается в задней части автобуса и монтируется при помощи резиновых подушек на специальной опорной раме. Наличие трех откидных створок в задней стенке кузова обеспечивает удобный доступ ко всему силовому агрегату. Радиатор установлен слева от двигателя. Благодаря мощному вентилятору и большому размеру отверстий в боковой стенке и в откидных створках задней стенки кузова обеспечивается достаточно интенсивное охлаждение двигателя. Температура воды в системе охлаждения регулируется при помощи жалюзи, имеющего механический привод из кабины водителя.

Сцепление — однодисковое сухое, привод его осуществляется системой тяг. Коробка передач пятиступенчатая, с постоянным зацеплением косозубых шестерен. На автобусе применено 12-вольтовое электрооборудование; два аккумулятора имеют общую емкость 180 ампер-часов, мощность осветительной динамо-машины — 700 ватт.

Большое внимание конструкторы нового городского автобуса уделили борьбе с шумом. Благодаря звуковой и тепловой изоляции моторного отсека достигнуто значительное снижение шума в салоне автобуса.

Габаритные размеры автобуса: длина — 11 000 мм, ширина — 2500 мм, высота — 2850 мм (без нагрузки). Колесная база — 4900 мм. Сухой вес автобуса — 8375 кг, максимально допустимый вес с нагрузкой — 13550 кг; распределение его по осям — 4550 кг на переднюю и 9000 кг на заднюю.

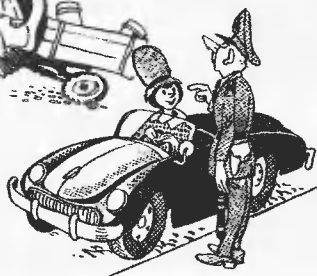
Первые городские автобусы С-3 уже поступили в эксплуатацию на основных магистралях Берлина.

«Дер дойче штрассенферкер», 1962, № 12.



ПОРЯДОК ДОЛЖЕН БЫТЬ!

ЮМОР
НАШИХ ДРУЗЕЙ



С. ГРОДЗЕНЬСКАЯ

Как всегда в это время, движение на углу Ерозолимских Аллей и Нового Свята было очень оживленно. Кроме световых сигналов, порядок поддерживал еще и милиционер, стоявший на перекрестке.

Совершенно законно, хотя и на красный свет, я свернула направо, с шиком поворачивая баранку. Я как раз миновала переход, когда раздался свисток. Многолетний опыт подсказал, что свистят мне. Я затормозила. Появился милиционер. Сначала я даже обрадовалась. Видимо, я эффектно выглядела за рулем, если, увидев меня, такое симпатичное должностное лицо бросило перекресток на произвол судьбы. Когда, однако, он потребовал мои права и технический талон, я догадалась, что не личные побуждения склонили его к знакомству со мной.

Он критически осмотрел технический талон, права и меня, в затем вздохнул. Я не люблю, когда милиция вздыхает. За этим обычно следуют неприятности.

— Платите штраф, — сказал он и вернул мне бумаги.

— С превеликим удовольствием. Я ужасно люблю платить штрафы. Но мне бы хотелось знать — за что?

— Вы свернули направо, не переждав первую волну прохожих, — объяснил мне защитник нашего спокойствия. — А первую волну пешеходов надо переждать. Поворачивать можно, но после того, как первая волна пройдет, а пока первая волна не пройдет, надо ждать.

И он выписал квитанцию на штраф.

В этот момент на середи-

не перекрестка раздался писк тормозов и крепкие выражения.

— Совсем не потому, что я не хочу платить, — вежливо сказала я, — но, по-моему, это вопрос спорный. Что вы называете первой волной?

С перекрестка долетело эхо столкновения: трамвай сбил грузовик.

— Первая волна, это первая волна, — объяснил мне красивый милиционер.

Похоже было, что жертв нет. Вагоновожатый и водитель грузовика выскочили и грозили друг другу кулаками. Вокруг собралось множество машин. Некоторые сигналили...

— Верно, сержант, — продолжала я разговор. — А как долго надо переждать такую волну?

— Переждать ее надо, пока она не пройдет. Когда она пройдет, можно ехать. А пока она не пройдет, надо ее переждать.

Пробка росла так быстро, что на затормозивший автобус наткнулся «Микрус». Водитель автобуса высунулся и закричал:

— Ты мне чуть не разбил машину, ты, слепая команда на швейной машине. Запишись в цирк, где люди хотят посмеяться, а не вылезай на главную улицу с ухом в брюхе и с глазами под сиденьем!

— Дело не в штрафе, сержант, — объясняла я. — Дело в принципе. Допустим, часть пешеходов прошла, это первая волна. Я

трогаю, а тут еще кто-нибудь идет...

— Иди он может, — объяснил милиционер. — Как только загорится зеленый свет, он может идти. А если свет красный, он должен ждать. А на зеленый может идти. А вы платите штраф. Потому что не переждали первую волну.

Перекресток был похож на землетрясение с пожаром.

Со стороны Братской прибежал какой-то запыхавшийся водитель.

— Я хотел узнать, товарищ милиционер, что здесь случилось, почему такой затор. Я там за универмагом стою. Одни говорят, что из стадиона матч Польша—Чехословакия, а другие — что приехал американский премьер.

Вежливый милиционер ответил:

— Случилось то, что гражданка повернула направо, не переждав первую волну. Штраф так или иначе заплатить придется, но каждый имеет право узнать, за что платит. Если данная гражданка желает, такое право у нее есть. Первую волну она не переждала, ну и должна платить. А вы где оставили машину?

— Да вон там, в пробке.

— Мотор выключен?

— На одну-то минуту?

— Платите штраф. Нельзя так оставлять машину. На дороге должен быть порядок!

Перевод с польского
Н. Малаховской.

Рис. Л. Самойлова

Случай в пути

ЗАГАДОЧНОЕ ИСЧЕЗНОВЕНИЕ

Не так давно я вернулся из длительной поездки на своем автомобиле «Москвич-407». В этом путешествии со мной произошел случай, о котором хочется рассказать читателям журнала «За рулем».

На обратном пути при скорости 90 км/час внезапно резко упала мощность двигателя моего автомобиля и начались сильные непрерывные вспыхивания в карбюраторе. Проверка зажигания и продувка всех жиклеров результата не дала: двигатель устойчиво работая на холостом ходу, глох при попытке прибавить «газу», а в карбюраторе начиналась настоящая палба. С подачей бензина все обстояло нормально, поэтому оставалось искать причину неисправности в карбюраторе. Трижды я снимал его с блока, продувал жиклеры, вскрывал поплавковую камеру, проверяя уровень бензина в ней. Карбюратор и все его детали выглядели вполне исправными. Наконец, я обнаружил отсутствие воздушного жиклера главной дозирующей системы. Резьбовое гнездо поблескивало нарезкой, самого жиклера не было.

Итак, причина была установлена. Но это алекло за собой новые осложнения. Ведь жиклер мог провалиться в коллектор и провалиться там разрушения, поэтому я решил снять головку блока. Потом, убедившись, что двигатель на холостом ходу работает нормально, никаких стуков не появляется, я отказался от этой сложной операции и осторожно попробовал двинуться с закрытой воздушной заслонкой. Эта попытка удалась.

Надо сказать, что эффективность работы двигателя при закрытой заслонке не хуже, чем исправного, если не считать полноту норму расхода топлива. Так ехал я до Мценска, где механик наконец выручил меня. Он снял воздухоочиститель, встряхнул его — злосчастный жиклер вывалился оттуда и был немедленно водворен на место.

По-видимому, жиклер по-прежнему вывертывался из гнезда и в конце концов первая же сильная вспышка в карбюраторе (вследствие резкого обеднения смеси) загнала его в воздухоочиститель.

В. ОСТАПЕНКО,
автомобильщик.

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

Художественно-технический редактор И. Г. Имшенник.

Корректор Е. Я. Обухова.

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

Сдано в набор 28.02.83 г.
Г-90426.

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

Тираж 375.000 экз. Подп. к печ. 20.03.83 г.
Цена 30 коп. Зак. 692.

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



Эдуард КОЛМАНОВСКИЙ,
композитор

Люблю автомобильный транспорт, глубоко уважаю и ценю шоферов такси. Эти чувства я и хотел воплотить в образе шофера — главного героя моей новой песни (на слова поэта Юрия Полухина):

Когда по вечерам погода хмурится,
Я где-то вас, друзья, в сторонке

жду.
Знакомы мне все площади и уллицы,
И я вас подвезу — не подведу.

Очень люблю сам сидеть за рулем быстрой «Волги» и в такие минуты чувствую себя спортсменом. А, собственно, кто на Руси не любит быстрой езды? Я тоже предпочитаю быстро ездить, и это нисколько не портит моих отношений с теми, кто стоит на страже безопасности движения.

Э. Колмановский



Владимир БОГАТКИН,
художник

Однажды я должен был сделать для журнала репортаж в рисунках о кольцевых митингах в Таллине. Но... истолковал увлекся, что не мог рисовать с тех пор я страстный болельщик мотоциклетного и автомобильного спорта. Участвовал даже в международном автопробеге «За мир и свободу». Это было очень интересно.

Писатель, художник, композитор, артист — работники различных отрядов советской культуры. И все они в своей деятельности используют автомобиль. Наш общественный корреспондент художник Анатолий Балагур побывал у ряда известных деятелей искусства и литературы и задал каждому из них одни и те же вопросы: «Как Вы относитесь к автомобилю? Как он помогает Вам в работе?» Пока интервьюируемый отвечал на эти вопросы, художник доставал свой блокнот и рисовал с натуры. Эти короткие интервью мы и предлагаем нашим читателям.



Игорь ИЛЬИНСКИЙ,
народный артист СССР

У меня есть все основания считать себя автомобилистом. Люблю управлять автомобилем, люблю автомобильный спорт. Но теперь пришел к окончательному выводу, что не я управляю автомобилем, а он мной. И, пожалуй, можно сказать, что не я езжу на автомобиле, а автомобиль «ездит» на мне. «Сверхтяжелая атлетика» невзгод автомобилиста в последнее время стала меня тяготить, и я сейчас задумываюсь над тем, как выйти из создавшегося положения.

И. Ильинский

За рулем я чувствую себя больше спортсменом, чем художником, однако это не помешало мне и моим друзьям сделать выставку рисунков и акварелей, созданных во время автомобильной поездки по маршруту Москва — Будапешт — Бухарест — София.

Желаю нашим автототспортсменам больших успехов на всевозможных и международных соревнованиях!

В. Богаткин



Сергей ВАСИЛЬЕВ,
поэт

Автомашинна, признаюсь, является моей особой страстью. Рыбалка, охота, увлекательные поездки по грибы и ягоды, путешествия на юг, посещение различных мест России и не только России, — все это я осуществлял, сидя за рулем. А сколько раз я ездил на встречи с читателями — шахтерами, хлеборобами, воинами! Словом, автомобиль — мой надежный помощник в нелегком поэтическом труде, обжитой дом на колесах.

Очень любил ездить с ветерком, но вскоре на собственном опыте убедился в преимуществе умеренной езды в соответствии с правилами движения. К этому здравому убеждению я пришел, конечно, после того, как прошел «университеты» в обществе безжалостных, но справедливых орудовцев.

Сергей Васильев



Аркадий ОСТРОВСКИЙ,
композитор

Я имею прямое отношение к автомобильному транспорту. Во-первых, я сам автолюбитель и сижу за рулем уже двенадцать лет. Кроме того, я, как композитор, взял обязательство написать песню, пропагандирующую «Правила движения по улицам и дорогам СССР». Это обстоятельство заставило меня, старого шофера-любителя, еще раз изучить правила уличного движения для того, чтобы не сделать ошибок ни в сочиняемых мною песнях, ни во время езды на автомобиле.

А. Островский



Апрель 1963

Зав. Издательство 591

Благодарю

За рулём

Главный редактор: В. А. Козлов
Секретарь: А. А. Козлов
Фото: А. Козлов